Die Pflichten des Spediteurs.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

bei der Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

eingereicht von

Paul Korte

Referendar in Dortmund.

ACAD. LUGD. BAT. BIBL.

Borna-Leipzig

Buchdruckerei Robert Noske

1909.

Mutter Göttsch in Kiel

und

Tante Rauter in Münster i. W.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

I. Die Pflichten beim „reinen Speditionsvertrag".

§ 1. Rechtliche Natur des Speditionsvertrages 1
§ 2. Die Pflichten des Spediteurs in seiner Eigenschaft als Kaufmann . . 4
§ 3. Die Pflichten als „ordentlicher Kaufmann" 6
§ 4. Die Pflichten bei der Empfangnahme des Gutes 8
§ 5. Die Pflichten bei der Aufbewahrung des Gutes 18
§ 6. Die Pflichten bei der Versendung des Gutes 24
§ 7. Besondere Pflichten 30

II. Die Pflichten im Falle des § 412: zugleich als Spediteur und als Frachtführer.

§ 8. Das Recht zum Selbsteintritt 37
§ 9. Die Pflichten zur rechtzeitigen Vornahme der Versendung 41
§ 10. Die Haftpflicht 45
§ 11. Der Umfang der Haftpflicht 48
§ 12. Die Haftpflicht für andere 49
§ 13. Besonderer Fall der Haftpflicht 51
§ 14. Die Gehorsamspflicht gegenüber Weisungen des Absenders 54
§ 15. Die Gehorsamspflicht gegenüber Weisungen des Empfängers 56
§ 16. Die Pflichten beim Vorliegen eines Ablieferungshindernisses 58
§ 17. Die Pflichten nach Ausstellung eines Ladescheines 59

III. Die Pflichten im Falle des § 413: nur als Frachtführer . . . 63

Literaturverzeichnis.

Burchard, Das Recht der Spedition. 1894.
Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts. 1900.
Düringer-Hachenburg, Das Handelsgesetzbuch. Bd. 3. 1905.
Goldmann, Das Handelsgesetzbuch. 1906.
Grünberg, Das Speditionsrecht. 1907.
Hahn-Mugdan, Materialien. Bd. 6. 1897.
Lehmann, Lehrbuch des Handelsrechts. 1908.
Lotmar, Der Arbeitsvertrag. Bd. 2. 1908.
Makower, Handelsgesetzbuch. 1907.
Seuckpiehl, Das Speditionsgeschäft. 1907.
Staubs Kommentar zum Handelsgesetzbuch. 1907.

Dissertationen.

Dietze, Borna-Leipzig 1903.
Dreschke, Borna-Leipzig 1905.
Eberth, 1906.
Meyer, Borna-Leipzig 1903.

I. Die Pflichten beim „reinen Speditionsvertrag".

§ 1.

Rechtliche Natur des Speditionsvertrages.

„Spediteur ist, wer es gewerbsmäßig übernimmt, Güterversendungen durch Frachtführer oder durch Verfrachter von Seeschiffen für Rechnung eines anderen (des Versenders) in eigenem Namen zu besorgen."

Mit dieser Begriffsbestimmung leitet das Handelsgesetzbuch in § 407 den auf die Gesetzesvorschriften über das Kommissionsgeschäft folgenden selbständigen Abschnitt über das Speditionsgeschäft ein und folgt damit im wesentlichen der Definition im Art. 379 a. HGB.

Dagegen ist die Stellung des Spediteurs gegen früher durch eine in dem neuen Handelsgesetzbuche erfolgte andere Festlegung der Stellung des Kommissionärs geändert und selbständig gestaltet.

Nach dem alten Handelsgesetzbuche war Kommissionär derjenige, welcher es gewerbsmäßig übernahm, Handelsgeschäfte irgendwelcher Art für Rechnung eines anderen im eigenen Namen zu schließen. Infolgedessen wurde in der Literatur ziemlich allgemein die Spedition als eine Unterart der Kommission angesehen und bezeichnet.

Dadurch, daß der Geschäftskreis des Kommissionärs jetzt enger gefaßt ist und seine Tätigkeit darauf beschränkt bleibt, Waren oder Wertpapiere für Rechnung eines anderen in eigenem Namen zu kaufen oder zu verkaufen, ist das Speditionsgeschäft zu einem selbständigen Rechtsinstitut geworden. Die Denkschrift hebt dies noch besonders hervor, indem sie betont, daß der Entwurf zum Handelsgesetzbuch die Spedition als eine selbständige, ihrer recht-

lichen Natur nach auf der gleichen Grundlage wie die Kommission beruhende Geschäftsart behandle.

Immerhin besteht auch jetzt noch eine große Ähnlichkeit zwischen beiden,[1]) die darauf beruht, daß Spediteur wie Kommissionär gewerbsmäßig in eigenem Namen für Rechnung eines anderen Geschäfte besorgen. In dem Gesetze kommt dies denn auch darin zum Ausdruck, daß der Abschn. 2 des § 407 die Anwendung der für den Kommissionär geltenden Vorschriften auf die Rechte und Pflichten des Spediteurs anordnet, soweit keine besonderen Bestimmungen getroffen sind.

Gleichwie beim Kommissionsgeschäft besteht auch über die rechtliche Natur des Speditionsgeschäfts Streit, der sich darum dreht, ob die Bestimmungen des bei der Natur des Handelsgesetzbuches als lex specialis hier eingreifenden Bürgerlichen Gesetzbuches über Dienst- oder diejenigen über Werkvertrag Anwendung finden. Für Dienstvertrag — unter Annahme der Dienste des Spediteurs als solcher höherer Art — entscheiden sich Staub und Goldmann,[2]) die sich dabei wesentlich durch die Denkschrift[3]) zum Entwurf eines Handelsgesetzbuches leiten lassen. Diese erwähnt kurz, ohne die Frage weiter zu behandeln oder zu begründen, daß für den Kommissionsvertrag, soweit das Handelsgesetzbuch keine Bestimmungen enthalte, im Gegensatz zu seiner Behandlung als Auftrag nach dem alten Recht — die jetzt ausgeschlossen ist, da nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch der Auftrag unentgeltlich ist — nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch im allgemeinen die Grundsätze vom Dienstvertrage maßgebend seien. Hierauf stützt sich auch das Reichsgericht, das in einem Urteil — gleichfalls ohne näher darauf einzugehen — ausspricht: „denn das Kommissionsgeschäft ist ein Dienstvertrag im Sinne des § 627 BGB. (Denkschr. z. HBG. in Hahn-Mugdan, Mat. Bd. 6 S. 383)".

Dagegen entscheiden sich für den Werkvertrag Düringer-Hachenburg, und ferner Makower, Lehmann-Ring,

---

[1]) Lehmann nennt den Speditionsvertrag auch jetzt noch „im Grunde eine Unterart des Kommissionsgeschäftes".

[2]) Staub § 407 Anm. 3 in Verb. mit § 383 Anm. 18; Goldmann § 407 Anm. 9 in Verb. mit § 383 Anm. 17—20.

[3]) Hahn-Mugdan S. 383.

Lehmann und Senckpiehl.[1]) Sie beziehen sich zum Beweise ihrer Ansicht zum Teil auf § 409 resp. § 396, wonach die Ausführung des Geschäftes Voraussetzung für den Provisionsanspruch bilde, zum Teil berufen sie sich darauf, daß es sich um die Herbeiführung eines Erfolges handle; nicht die Dienste seien Gegenstand des Vertrages, sondern der Erfolg dieser Dienste.

Der letzteren Ansicht ist in einer Reihe von Fällen beizutreten. Wenn jemand z. B. seinen Wohnsitz nach einem anderen, vielleicht weitentfernten Orte verlegt, oder in einem einzelnen Falle Frachtstücke nach dem Auslande zu versenden hat, so wendet er sich an den Spediteur, weil ihm die betreffenden Frachtführer oder die Transport- und Zollbestimmungen unbekannt sind. Seiner Absicht ist nur dann entsprochen, wenn der Spediteur alles Nötige veranlaßt; es kommt ihm nur auf den Erfolg an: daß das Gut auf den gewünschten Weg gebracht wird.

Anders liegt der Fall z. B. bei einem Kaufmann, der regelmäßig Waren versendet und sich des Spediteurs nur bedient, weil es so bequemer für ihn ist.

Es sind demnach Speditionsverträge denkbar, die als Dienst-, und solche, die als Werkvertrag angesehen werden müssen. Zur Feststellung, welcher Vertrag im einzelnen Falle anzunehmen ist, wird man — wenigstens für die Spedition — die von Lotmar allgemein formulierte Regel anerkennen können: „Der Akkord, den der Arbeitgeber in seinem Geschäftsbetriebe abgeschlossen hat, ist nach Dienstvertragsrecht, jeder andere nach Werkvertragsrecht zu behandeln".

Praktisch ist kein großer Unterschied zwischen der Behandlung des Speditionsvertrages als Dienst- oder als Werkvertrag.

In ersterem Falle hat gemäß §§ 627, 628 BGB. der Versender sowohl wie der Spediteur ein Kündigungsrecht; nur darf die Kündigung des Spediteurs nicht zur Unzeit erfolgen. Die Schadensersatzansprüche gegen den Spediteur aus dem Vertrage — von den Hauptfällen des § 414 HGB. abgesehen — verjähren in 30 Jahren.

---

[1]) Düringer-Hachenburg, Vorbem. II zum Speditionsgeschäft; Makower § 407 Anm. 1 b; Lehmann-Ring § 407 Anm. 12; Lehmann S. 923; Senckpiehl § 62

Liegt Werkvertrag vor, so darf gemäß § 649 BGB. der Versender jederzeit kündigen, solange der Speditionsvertrag noch nicht durch Übergabe des Gutes an den Frachtführer oder durch Selbsteintritt des Spediteurs nach § 412 HGB. erfüllt ist. Die oben bezeichneten Schadensersatzansprüche verjähren nach § 638 BGB. in 6 Monaten. Der Spediteur hat dagegen kein Kündigungsrecht.

Dieses Ergebnis erscheint auf den ersten Blick unbillig. Es ist aber berechtigt, da der Spediteur sich bereits bei dem Abschluß des Vertrages klarzumachen hat, ob er zu seiner Ausführung bereit und imstande ist. Hätte er ein Kündigungsrecht, so würde der Versender dadurch, daß er sich infolge der zunächst erfolgten Annahme des Auftrages nicht nach einem anderen Spediteur umgesehen hat, in vielen Fällen — man denke z. B. an einen Umzug — in eine ungerechtfertigt unangenehme Lage kommen.

Bei wichtigen Gründen, wie Senckpiehl[1]) sie anführt, ist der Spediteur auf andere Weise geschützt, ohne daß es, wie Senckpiehl vorschlägt, einer analogen Anwendung des § 422, 2 HGB. bedürfte. Wenn das zu befördernde Gut zum Schmuggel bestimmt oder gestohlen ist oder zur Beeinträchtigung eines Pfandrechts weggeschafft wird, so ist der Speditionsvertrag nach §§ 138, 1 und 134 BGB. als gegen die guten Sitten resp. ein gesetzliches Verbot verstoßend nichtig.

§ 2.

Die Pflichten des Spediteurs in seiner Eigenschaft als Kaufmann.

Durch § 1 Nr. 6 HGB. ist der Spediteur unter die Kaufleute eingereiht. Damit ist er dem besonderen Kaufmannsrecht, dem Handelsrecht, unterworfen, und er hat, falls sein Betrieb über den Umfang des Kleingewerbes hinausgeht, alle durch das Handelsgesetzbuch für die Vollkaufleute vorgeschriebenen allgemeinen Pflichten zu erfüllen.

Er hat also zunächst die Pflicht, eine bestimmte Firma anzunehmen, einen Namen, unter dem er sein Gewerbe betreiben

[1]) Senckpiehl § 238.

will. Das Gesetz schreibt diese Verpflichtung zwar nicht ausdrücklich vor, sie ergibt sich aber als selbstverständlich aus der durch § 29 für Vollkaufleute vorgeschriebenen Anmeldepflicht.

Die Firma muß, wenn er selbst sie begründet,[1]) nach § 19 seinen Familiennamen mit mindestens einem ausgeschriebenen Vornamen enthalten und sich von allen an demselben Orte bereits bestehenden und eingetragenen Firmen deutlich unterscheiden.

Die Firma und den Ort seiner Handelsniederlassung muß er dann gemäß § 29 unter Beifügung eines Schriftstücks, auf dem er persönlich seine Firma gezeichnet hat, bei dem Gericht, in dessen Bezirk sich die Niederlassung befindet, zur Eintragung in das Handelsregister anmelden.

Weiter ist ihm durch § 38 die Pflicht auferlegt, ordnungsmäßig Buch zu führen und eine Abschrift der abgesendeten Handelsbriefe aufzubewahren. Die Aufbewahrung der Handelsbücher und der Briefe hat nach § 44 zehn Jahre lang zu erfolgen.

Die Art und Anzahl der zu führenden Bücher ist vom Gesetz nicht vorgeschrieben; sie wird sich nach dem Geschäftsumfang richten.

Endlich hat er gemäß § 39 bei dem Beginn seines Handelsgewerbes eine Aufstellung seiner Vermögensgegenstände zugleich mit einem das Verhältnis des Vermögens und der Schulden darstellenden Abschluß zu machen und dies — Inventar- und Bilanzerrichtung — für den Schluß eines jeden Geschäftsjahres zu wiederholen.

Ein Vernachlässigen der letztgenannten allgemeinen Kaufmannspflichten tritt nach außen hin nicht in die Erscheinung. Es ist, abgesehen von dem Falle, daß in einem Zivilprozesse infolge des Nichtvorlegens der Bücher nach § 45 HGB. oder § 810 BGB. Nachteile denkbar sind, nur im Konkurse von Bedeutung. § 240 KO. bedroht u. a. denjenigen Kridar mit Gefängnisstrafe, der es unterlassen hat, Handelsbücher zu führen oder die Bilanz zu ziehen.

---

[1]) Bei erworbenen Firmen wird dieser Grundsatz der Firmenwahrheit durchbrochen; der neue Inhaber kann die ursprüngliche Firma beibehalten (§ 22).

§ 3.

Die Pflichten als „ordentlicher Kaufmann".

Neben diesen dem Spediteur aus seiner Kaufmannseigenschaft erwachsenden Pflichten legt ihm das Gesetz eine Reihe von besonderen Pflichten auf. Die umfassendste ist die von ihm geforderte Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns bei Erfüllung seiner Handelsgeschäfte.

§ 347 bestimmt unter entsprechender Übertragung des § 276 BGB., in welchem vom Schuldner die im Verkehr erforderliche Sorgfalt verlangt wird, auf das Handelsrecht: „Wer aus einem Geschäfte, das auf seiner Seite ein Handelsgeschäft ist, einem anderen zur Sorgfalt verpflichtet ist, hat für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns einzustehen". Die hierdurch bereits begründete Sorgfaltspflicht ist für den Spediteur in § 408 nochmals besonders hervorgehoben: „Der Spediteur hat die Versendung, insbesondere die Wahl der Frachtführer, Verfrachter und Zwischenspediteure, mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns auszuführen; er hat hierbei das Interesse des Versenders wahrzunehmen und dessen Weisungen zu befolgen. Er ist nicht berechtigt, dem Versender eine höhere als die mit dem Frachtführer oder dem Verfrachter bedungene Fracht zu berechnen".

Diese Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns ist nicht subjektiv, sondern objektiv aufzufassen. Sie ist nicht die Sorgfalt, die man in eigenen Angelegenheiten anzuwenden pflegt und die geringer, aber auch größer sein kann als bei dem Durchschnittsmenschen. Sie ist die Sorgfalt, die ein normal befähigter, pflichtbewußter Kaufmann anwendet.

Sie ist auch nicht etwas Absolutes, sondern etwas Relatives. Sie schließt nicht einen bestimmt abgegrenzten ausgedehnten Kreis von Kenntnissen ein, die jeder Spediteur besitzen muß, sondern richtet sich nach dem einzelnen Falle. Von einem Spediteur in einer Stadt des Binnenlandes wird man nicht verlangen können, daß er eingehende Kenntnisse der billigsten, nächsten und sichersten Beförderungsmöglichkeiten nach entfernteren Ländern besitzt und die dortigen einschlägigen Gesetzesbestimmungen beherrscht. Bei

Spediteuren in Hafenstädten, die derartige Aufträge häufig ausführen und zum wenigsten mit ihrem Vorkommen rechnen müssen, muß man diese Kenntnisse verlangen, und die Ansprüche in dieser Hinsicht sind noch zu steigern, wenn der Spediteur sich nur ein bestimmtes Gebiet für seine Tätigkeit ausgewählt hat, etwa wenn er Warenversendungen nur nach einem einzelnen Lande ausführt.

Um sich zu sichern, stehen dem Spediteur, der glaubt, daß er einen Auftrag nicht zweckdienlich ausführen könne, zwei Wege offen: er kann in gewissen Fällen einen Zwischenspediteur wählen, für den er nur aus culpa in eligendo haftet, und er kann beim Abschluß des Speditionsvertrags entsprechende einschränkende Abmachungen treffen.[1]) Tut er dies nicht, schließt er den Vertrag bedingungslos, obwohl er sich sagte oder hätte sagen müssen, daß seine Kenntnisse nicht ausreichten, so hat er schuldhaft gehandelt.

Es ist zweifellos, daß bei dem weiten Spielraum, der dem richterlichen Ermessen bei der Beurteilung der angewendeten Sorgfalt gelassen ist, in nicht seltenen Fällen die Entscheidung einer streitigen Frage ganz ungewiß ist, und oft das ergangene Urteil ebensogut in entgegengesetztem Sinne hätte ausfallen können. Eine Änderung dieses Zustandes läßt sich aber bei der notwendigen dehnbaren Bestimmung des „ordentlichen Spediteurs" nicht denken.

Eine Lösung in Anlehnung an das französische Handelsgesetzbuch würde eine ungerechtfertigte Härte gegenüber dem Spediteur bedeuten. Der code de commerce stellt in den Art. 97—99 eine absolute Haftung auf; er bestimmt, daß der — als Frachtführer angesehene — Spediteur, von Zufall und höherer Gewalt abgesehen, ohne Einschränkung für die richtige Ankunft sowie Beschädigung und Verlust des Gutes für seine Person und für die Zwischenspediteure haftet. Bei den Vorarbeiten zum deutschen Handelsgesetzbuch war man auch einer Übernahme der französischen Bestimmungen nähergetreten, aber davon wieder abgekommen. Die Denkschrift (S. 241, 242) bemerkt dazu, daß eine Regelung nach dem Vorbilde des französischen Handelsgesetzbuches und der ihm folgenden meisten ausländischen

---

[1]) Nur die Haftung wegen Vorsatzes kann nach § 276 BGB. nicht im voraus erlassen werden.

Gesetze den Verkehrsgewohnheiten in Deutschland nicht entsprechen würde, da hier der Spediteur regelmäßig nur die Versendung des Gutes durch Auswahl des Frachtführers, Bestimmung des Transportweges, Abschluß des Frachtvertrages und Übergabe des Gutes an den Frachtführer zu besorgen habe, aber nicht selbst für die Ausführung des Transportes verantwortlich sei, m. a. W., daß der Spediteur in Deutschland kein Frachtführer sei, sondern ein davon verschiedenes, selbständig geartetes Gewerbe betreibe. Aus dieser Erwägung wurde die relative Haftung des § 408 gewählt, durch die ein Mittelmaß von Kenntnissen verlangt wird; wie Burchard (S. 125) sagt: „dasjenige Maß von Kenntnissen und Fähigkeiten, welches erforderlich ist, um denjenigen Ansprüchen entsprechen zu können, welche an dem gewerblichen Mittelpunkt des Spediteurs unter gleichartigen Verhältnissen gestellt zu werden pflegen".

Unter den einem ordentlichen Spediteur obliegenden Pflichten ist in § 408 besonders die Sorgfalt bei Auswahl der Frachtführer, Verfrachter und Zwischenspediteure betont als der bei der Ausführung einer jeden Versendung regelmäßig wiederkehrenden Pflicht.

Eine Hervorhebung der Sorgfalt bei dem Empfang und der Aufbewahrung sowie bei der Versicherung des Gutes, der wesentlichsten sonstigen Obliegenheiten des Spediteurs, ist hier unterlassen, da § 407, 2 sie unter Hinweis auf die analog anzuwendenden Vorschriften über das Kommissionsgeschäft bereits erwähnt hat.

§ 4.

Die Pflichten bei der Empfangnahme des Gutes.

Von den in § 407, 2 besonders für anwendbar erklärten §§ 388—390 behandelt § 388 die Empfangnahme des Gutes, die erste Handlung des Verpflichteten nach Abschluß des Vertrages. Er lautet auf den Spediteur angewandt: „Befindet sich das Gut, welches dem Spediteur zugesendet ist, bei der Ablieferung in einem beschädigten oder mangelhaften Zustande, der äußerlich erkennbar ist, so hat der Spediteur die Rechte gegen den Frachtführer oder Schiffer zu wahren, für den Beweis des Zustandes

zu sorgen und dem Versender unverzüglich Nachricht zu geben: im Falle der Unterlassung ist er zum Schadensersatze verpflichtet. Ist das Gut dem Verderb ausgesetzt oder treten später Veränderungen an dem Gute ein, die dessen Entwertung befürchten lassen, und ist keine Zeit vorhanden, die Verfügung des Versenders einzuholen, oder ist der Versender in der Erteilung der Verfügung säumig, so kann der Spediteur den Verkauf des Gutes nach Maßgabe der Vorschriften des § 373 bewirken".

Aus der analogen Anwendung des § 388 auf die besonderen Verhältnisse des Speditionsgeschäftes ergibt sich eine Ausdehnung der Verpflichtung zur Wahrung der Rechte auch gegenüber anderen Personen als Frachtführer oder Schiffer, wie in erster Linie gegenüber dem Lagerhalter. Der Spediteur hat von diesem die Waren abzunehmen: sie werden ihm für gewöhnlich von dem Lagerhalter nicht zugesendet werden. Daraus folgt von selbst, daß die Worte des § 388 „Gut, welches dem Spediteur zugesendet ist" nicht wörtlich zu verstehen sind, daß sie vielmehr nur die Bedeutung haben: „Gut, welches mittelbar — also nicht direkt vom Versender — dem Spediteur abgeliefert wird".

Erhält der Spediteur das Gut vom Versender, sei es, daß er es abholt oder daß es ihm zugeschickt wird, so entstehen für ihn Pflichten, die im Gesetz keine besondere Erwähnung gefunden haben, die sich aber aus der durch § 347 allgemein vorgeschriebenen Sorgfaltspflicht ergeben.

Senckpiehl (S. 150) und Eberth (S. 74) sind zwar der Ansicht, daß für den Spediteur in diesem Falle keine weiteren Pflichten beständen, da er annehmen könne und müsse, er solle das Gut so, wie er es empfangen habe, versenden.

Diese Auffassung ist nicht berechtigt. Im Gegenteil wird sich in manchen Fällen der Versender durch seine Unkenntnis der vorgeschriebenen Verpackung mit leiten lassen, einen Spediteur zu wählen. Oft wird er den Rat des Spediteurs vor der Übergabe des Gutes einholen, oft aber wird er auch die Waren im Vertrauen auf die sachverständige Nachprüfung ohne weiteres abliefern. Das Gewicht ist dabei auf das Wort „sachverständig" zu legen. Wenn der Spediteur zu der Annahme berechtigt war, daß der Versender selbst über die Versendungsvorschriften genau

unterrichtet war, wird man von ihm eine Nachprüfung, die sich dann nur als ein Forschen nach unwahrscheinlicher persönlicher Nachlässigkeit des Versenders darstellen würde, nicht verlangen können.

Es wird sich hier eine ähnliche Scheidung empfehlen wie oben S. 3: „Der Akkord, den der Versender in seinem Geschäftsbetriebe abschließt, entbindet den Spediteur von der Verpflichtung zur Nachprüfung". Der Begriff „Geschäftsbetrieb" wird dabei nicht wörtlich zu nehmen sein, nicht als nur auf Kaufleute anwendbar behandelt werden müssen.

In den anderen Fällen muß von dem Spediteur verlangt werden, daß er eine äußere kurze Prüfung des von dem Versender abgelieferten Gutes und der Begleitpapiere vornimmt. Bemerkt er, daß die Verpackung nicht genügt, so hat er darauf aufmerksam zu machen, ersieht er aus den Papieren als Inhalt z. B. zerbrechliche Waren, so hat er für die äußerliche Kenntlichmachung Sorge zu tragen; bei wertvollen Gegenständen, wie Kunstsachen, hat er darauf hinzuweisen, daß eine, besondere Sicherheit bietende Versendungsart anzuempfehlen sei, bei feuergefährlichen Stoffen hat er den gesetzlichen Bestimmungen Rechnung zu tragen.

Erhält der Spediteur das Gut nicht unmittelbar vom Versender, so sind seine Pflichten dem zitierten § 388 gemäß weitgehender.

Zunächst hat er bei der Prüfung der ihm ausgelieferten Waren sorgfältiger zu verfahren und sich nicht nur auf eine oberflächliche Augenscheinnahme zu beschränken. Es ist dabei zu unterscheiden, ob er das Gut durch einen Frachtführer bezw. Schiffer oder, wie oben erwähnt, durch andere Personen, insbesondere Lagerhalter und Zwischenspediteur, erhält.

Im ersteren Falle ist für das Verhalten des Spediteurs von maßgebender Bedeutung der § 438. Er bestimmt, daß alle Ansprüche aus dem Frachtvertrage gegen den Frachtführer erloschen sind, sobald die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen ist.

Zwei Ausnahmen von dieser Regel finden statt. Die eine würde für den Spediteur nur in Betracht kommen, wenn er auch

zu einer inneren Untersuchung des Gutes verpflichtet wäre; die andere greift Platz, wenn die schädliche Veränderung des Gutes vor dessen Annahme durch amtlich bestellte Sachverständige festgestellt worden ist.

Hiervon abgesehen müssen zum Erlöschen der Ansprüche gegen den Frachtführer beide Bedingungen erfüllt sein: das Gut muß angenommen und es muß die Fracht bezahlt sein. Es reicht also die bloße Annahme bei frankierter Ware nicht aus,[1]) ebensowenig die Annahme und Zahlung unter mit Zustimmung des Frachtführers gemachtem Vorbehalt. Dagegen ist ein einseitiger Vorbehalt des Spediteurs wirkungslos.

Der Spediteur hat demnach bei dem Empfang des Gutes durch einen Frachtführer vor allem die Pflicht — auf die ihn § 388, 1 noch besonders hinweist —, das Erlöschen der Ansprüche gegen den Frachtführer nicht vorzeitig zuzulassen. Er muß sich also zunächst überzeugen, daß die ihm übergebenen Waren der Art und der Menge nach mit den im Frachtbriefe bezw. Konnossemente verzeichneten übereinstimmen. Dann hat er eine eingehende äußere Besichtigung des Gutes daraufhin vorzunehmen, ob es irgendwelche wahrnehmbaren Beschädigungen oder Mängel aufweist. Untersuchungen, die eine spezielle Kenntnis der Eigenschaften der versandten Waren voraussetzen, werden dabei nicht verlangt werden können, denn der Spediteur hat Sachverständiger und „ordentlicher Kaufmann" nur in der Beförderung zu sein.

Ebensowenig wird eine Prüfung des Inneren der Sendung zu den Pflichten des Spediteurs gehören und ihm nicht einmal als Recht zugestanden werden können. Nur unter besonderen Umständen, wozu noch kommen muß, daß eine vorherige Anfrage bei dem Versender wegen des Zeitverlustes untunlich erscheint, wird die Pflicht zur Öffnung aus der allgemeinen Verpflichtung, das Interesse des Versenders wahrzunehmen, herzuleiten sein. Das geht auch aus der Fassung des § 388, 1 hervor: „Gut ... in einem beschädigten ... Zustande, der äußerlich erkennbar ist".

[1]) Hierin herrscht Übereinstimmung; nur Cosack S. 445 ist anderer Ansicht.

Hat der Spediteur eine solche schädliche Veränderung festgestellt — auch durch den Geruchsinn —, so schreibt ihm § 388 drei Pflichten vor: er hat dem Auftraggeber unverzüglich, d. h. ohne schuldhaftes Zögern, Nachricht zu geben, er hat die Rechte gegen den Frachtführer zu wahren, und er hat endlich für den Beweis des Zustandes des Gutes zu sorgen.

Die erste Pflicht besteht gemäß § 384, 2 stets bei wichtigeren Vorgängen in der Versendung. Dem Versender soll dadurch Gelegenheit gegeben werden, sofort Anordnungen zu treffen, die vielleicht dem normalen Verlaufe gerade entgegengesetzt sind; z. B. wenn ihm an der raschen Beförderung derart gelegen ist, daß er bei einer geringeren Beschädigung von einer besonderen Feststellung Abstand nimmt.

Die zweite besteht hauptsächlich in der oben behandelten Beachtung des § 438.

Die dritte besagt im Grunde dasselbe und geht oft der zweiten voraus. Die durch sie verlangte Feststellung der Beschädigung wird für gewöhnlich auf zweierlei Weise erfolgen: durch Sachverständige oder durch Antrag bei dem Gericht. Als Sachverständige werden zweckmäßig amtlich bestellte Sachverständige[2]) gemäß § 438, 2 gewählt werden, da sich dann der Spediteur in den Besitz der Ware setzen darf, ohne daß er die Ansprüche gegen den Frachtführer verliert.

Die amtlich bestellten Sachverständigen sind von den gerichtlich bestellten zu unterscheiden. Die letzteren haben ihre gewissermaßen amtliche Eigenschaft nur dem Gericht gegenüber, für dessen Bezirk sie ein für allemal vereidigt sind und das sie zu einem Gutachten aufgefordert hat. Sie werden im Interesse des Gerichtes ernannt. Erstatten sie ein Gutachten auf die Aufforderung einer Privatperson, so hat dasselbe nur den Wert einer privaten Feststellung.

Die amtlich bestellten Sachverständigen werden von den Verwaltungsbehörden oder der Handelskammer ein für allemal ernannt, und zwar im Interesse des Publikums.

[1]) Der Plural ist ohne Bedeutung; ein Sachverständiger genügt. Nur aus dem Gesichtspunkte der vermehrten Sicherheit in einem eventuellen Prozesse wird man in schwierigeren Fällen mehrere Sachverständige wählen.

Ist ein solcher Sachverständiger vorhanden, so wird der Spediteur ihn anderen Sachverständigen und der gerichtlichen Inanspruchnahme vorziehen.

Die Feststellung durch das Gericht kann nach den Vorschriften der Zivilprozeßordnung über die Sicherung des Beweises erfolgen. § 488 ZPO. bestimmt, daß die Beweisaufnahme durch das Gericht auch ohne die Komplikationen des § 485 ZPO. beantragt werden könne, wenn Mängel einer Sache festzustellen sind, aus denen ein Recht gegen den Gegner hergeleitet werden soll, oder wenn der Zustand eines Gutes festzustellen ist, für dessen Beweis ein Spediteur usw. zu sorgen verpflichtet ist.

Der Ausdruck „kann beantragt werden" ist nicht so zu verstehen, als ob damit dem Richter freie Hand gelassen wäre, er gestattet vielmehr dem Spediteur die freie Wahl. Der Richter ist, wenn die Voraussetzungen des § 488 vorliegen, verpflichtet, dem Antrage stattzugeben, auch wenn sich an dem gleichen Orte ein amtlich bestellter Sachverständiger befindet.

Das für den Antrag zuständige Gericht ist, wohl ausnahmslos, da vorher keine Klage anhängig ist, dasjenige Amtsgericht, in dessen Bezirk sich das in Augenschein zu nehmende Gut befindet (§ 486 ZPO.).

Der Frachtführer ist dem Spediteur gegenüber, wie sich aus § 438, 1 ergibt, verpflichtet, die Untersuchung vornehmen zu lassen. Weigert er sich, so muß der Spediteur, auch wenn die Weigerung dem Amtsrichter gegenüber erfolgt, im Wege einer einstweiligen Verfügung bezw. Klage gegen ihn vorgehen. Auch wird eine solche Weigerung gemäß § 286 ZPO. in einem späteren Prozesse von Bedeutung sein.

Hat der Spediteur bei der äußeren Untersuchung des Gutes eine derartige Veränderung des Gutes festgestellt, daß sie den völligen Verderb oder doch dessen Entwertung befürchten läßt, so hat er zunächst wieder seinen Auftraggeber zu benachrichtigen und dessen Weisung abzuwarten. Läßt dieselbe auf sich warten oder ist überhaupt die Mitteilung an den Versender wegen des Zeitverlustes untunlich, so kann der Spediteur den Verkauf des Gutes bewirken. Das Gesetz erteilt ihm nur die Befugnis, legt ihm keine Pflicht hierzu auf.

In dringenden Fällen, zum wenigsten in solchen, bei denen eine Benachrichtigung des Versenders als untunlich unterlassen ist, wird aber trotzdem eine Verpflichtung des Spediteurs zur Vornahme des Notverkaufs angenommen werden müssen, die sich aus der in § 408 festgelegten Pflicht zur Wahrnehmung des Interesses des Versenders bei der Versendung ergibt. Zu der Versendung gehören auch die Vorbereitungen, und wenn sich hierbei herausstellt, daß das Gut direkt vor dem Verderb steht, so darf er es selbstredend nicht versenden; er darf es aber auch nicht einfach aufbewahren und dem völligen Verderb ruhig zusehen. Das Interesse des Versenders gebietet vielmehr den Notverkauf, und zwar naturgemäß auch dann, wenn der Spediteur eine schädliche Veränderung später — nach der Übernahme — entdeckt, z. B. wenn das Gut wieder in seinen Besitz gelangt, weil der Empfänger die Annahme verweigert.

Der Notverkauf geht nach den Vorschriften des § 373 vor sich. Als Form wird wohl stets die öffentliche Versteigerung gemäß § 383, 3 BGB. durch einen Gerichtsvollzieher, einen zur Versteigerung befugten anderen Beamten oder einen öffentlich angestellten Versteigerer zu wählen sein, da bei vor dem Verderb stehenden — und auch bei Waren, deren Verderb zu befürchten ist — ein Börsen- oder Marktpreis selten gegeben sein wird. Die Pflicht zur vorherigen öffentlichen Bekanntmachung wird dabei der Dringlichkeit des Falles angepaßt werden müssen.

In besonders dringlichen Fällen, wenn sich der öffentliche Verkauf nicht sofort ermöglichen läßt und das Interesse des Versenders es gebietet, wird der Spediteur auch verpflichtet sein, eine sich bietende günstige Gelegenheit zu freihändigem Verkauf wahrzunehmen.[1])

Aus ähnlichen Erwägungen, daß der Spediteur das Interesse des Versenders wahrzunehmen und als ordentlicher Kaufmann zu handeln hat, muß ihm auch die Beachtung des § 438, 3 gegebenenfalls zur Pflicht gemacht werden. Der bisher behandelte § 388 berührt nur den Fall, daß die Beschädigung der Ware bei der Ablieferung äußerlich erkennbar war. § 438, 3 bestimmt nun,

[1]) And. A. in der Behandlung des Notverkaufs nur Senckpiehl S. 192.

daß die Rechte gegen den Frachtführer trotz Annahme und Bezahlung der Fracht nicht erlöschen, wenn die Feststellung einer schädlichen Veränderung, die bei der Annahme äußerlich nicht erkennbar war, die aber in der Zeit zwischen Übernahme des Gutes durch den Frachtführer und Ablieferung entstanden ist, durch amtlich bestellte Sachverständige unverzüglich nach der Entdeckung und spätestens binnen einer Woche nach der Annahme beantragt wird. Mit der Beantragung kann, wenn dem Frachtführer unter den vorbezeichneten Bedingungen Nachricht gegeben worden ist, bis zu dem Zeitpunkt gewartet werden, bis zu welchem der Eingang einer Antwort unter regelmäßigen Umständen erwartet werden darf.

Hat also der Spediteur innerhalb einer Woche nach der Übernahme des Gutes (daß er zu einer Untersuchung des Innern nicht verpflichtet ist, wurde bereits oben erwähnt) eine Veränderung festgestellt, die bei der Annahme nicht erkennbar war — sei es, daß er sie nachher auf irgendeine Weise, auch zufällig, feststellte, oder sei es, daß sich die Veränderung inzwischen auch äußerlich bemerkbar machte —, so hat er zur Wahrung der Rechte gegen den Frachtführer die Vorschriften des § 438, 3 zu befolgen.

Verletzt der Spediteur eine der ihm bei der Empfangnahme des Gutes obliegenden Pflichten, so hat er nach § 388 Schadensersatz zu leisten. In dem Falle des Notverkaufs wird sich derselbe auf den Betrag belaufen, der durch einen zweckentsprechenden Notverkauf erzielt worden wäre. In den anderen Fällen wird für gewöhnlich die Folge des pflichtwidrigen Verhaltens des Spediteurs das Erlöschen der Ansprüche gegen den Frachtführer sein. Dann regelt sich, da der Spediteur an die Stelle des Frachtführers tritt, der Schadensersatzanspruch nach § 430; es ist also, kurz gesagt, der gemeine Handelswert bezw. der gemeine Wert zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Ablieferung in dem Zeitpunkte hatte, in welchem die Ablieferung zu bewirken war. Abgezogen hiervon wird noch die Ersparnis an Zöllen, sonstigen Kosten und Fracht. Nicht einmal der gemeine Handelswert ist nach § 429, 2 dann zu ersetzen, wenn das Gut wertvolle Gegenstände, wie Wertsachen, Kunstgegenstände, enthielt und dieser Umstand bei der Übergabe zur Beförderung

nicht angegeben worden ist. Nur dann, wenn der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Frachtführers herbeigeführt ist, kann gemäß § 430, 3 der Spediteur für den vollen Schaden in Anspruch genommen werden.

Es besteht also für den Frachtführer — und demnach hier auch für den Spediteur — eine Privilegierung: er hat nicht den ganzen durch sein Verschulden entstandenen Schaden zu ersetzen, sondern nur den gemeinen Wert. Dieser wird, von der seltenen Möglichkeit abgesehen, daß das Gut etwa bereits unter dem Handelswert verkauft war, höchstens dem erlittenen Schaden gleichkommen, oft aber davon übertroffen werden. Günstig ist dabei immerhin, daß der Wert nach dem Orte der Ablieferung und nicht der Absendung berechnet wird, da der erstere wohl stets höher sein wird.

Eine derartige Privilegierung des Frachtführers ist nach dem neuen Handelsgesetzbuch unbegründet. Das alte Handelsgesetzbuch machte ihn in Art. 395 für Verlust und Beschädigung ohne Rücksicht auf sein Verschulden haftbar, sofern er nicht bewies, daß der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes oder durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden seien. Gewissermaßen als Ausgleich für diese Strenge beschränkte Art. 396 die Haftung auf den Ersatz des gemeinen Wertes.

Der Art. 395 mit seiner strengen Bestimmung ist in das jetzige Handelsgesetzbuch nicht übernommen. Trotzdem und also ohne innere Berechtigung ist der Art. 396 in § 430 aufrechterhalten worden.

Besonders unlogisch ist aber nach jetzigem Recht, daß der Ersatz des gemeinen Wertes nur bei Verlust oder Beschädigung gilt, daß demnach bei Schadensersatz auf Grund verspäteter Ablieferung, auf den der Spediteur an Stelle des durch seine Pflichtversäumnis freigewordenen Frachtführers in Anspruch genommen wird, gemäß §§ 249, 252 BGB. der Ersatz auch den entgangenen Gewinn umfaßt. Es kann also der Fall eintreten, daß es für den Frachtführer günstiger ist, wenn das Gut verloren geht, als wenn es verspätet abgeliefert wird.

Diese merkwürdige Regelung hatte im alten Handelsgesetz-

buch, aus dem sie ebenfalls herübergenommen ist, eine gewisse Berechtigung, da die Strenge des Art. 395 nicht bei verspäteter Lieferung eintrat und daher auch der ausgleichende Art. 396 keine Anwendung fand. Im jetzigen Gesetz ist sie unhaltbar. Es darf hier wohl eine Flüchtigkeit in der Redaktion des Gesetzes angenommen werden. Denn die Denkschrift äußert sich zu der unverständlichen und in jedem Fall einer Begründung bedürfenden gesetzlichen Regelung mit keinem Worte.

Die bisher erörterten Fälle behandelten die Pflichten, welche den „Versandspediteur" — d. h. den das Gut direkt nach Übergabe durch den Versender weiterbefördernden — betreffen, und von den dem „Empfangsspediteur" — d. h. dem das Gut aus dritter Hand empfangenden — obliegenden Pflichten diejenigen, welche bei dem Empfange vom Frachtführer bestehen. Außer vom Frachtführer wird das Gut oft noch von anderen Personen, in erster Linie vom Lagerhalter, abgenommen. Wie in der Einleitung zu diesem Hauptabschnitt ausgeführt wurde, genügt daher eine wörtliche Übernahme der Bestimmung aus dem Kommissionsgeschäft (§ 388), die nur von dem Frachtführer spricht, für das Speditionsgeschäft nicht. Die durch § 407, 2 angeordnete Anwendung der §§ 388 ff. kann nur eine entsprechende, den besonderen Verhältnissen des Speditionsgeschäftes Rechnung tragende sein. Ein Grund, aus dem eine gesonderte strengere Behandlung für die Abnahme der Ware von einem Frachtführer Berechtigung hätte, ist nicht gegeben. § 438 steht in keinem direkten Zusammenhang mit § 388 und den dort aufgeführten allgemeinen Pflichten. Es sind daher die dem Spediteur durch § 388, 1 auferlegten Pflichten auch dann zu verlangen, wenn das Gut von einer anderen Person, einem Lagerhalter, in Empfang genommen wird.

Eine Vernachlässigung dieser Pflichten hat allerdings nicht von vornherein feststehende, uneinbringliche Nachteile zur Folge, da für den Lagerhalter eine solche Vergünstigung wie für den Frachtführer, daß alle Ansprüche aus dem Vertrage gegen ihn nach Abnahme erlöschen, im Gesetz nicht vorgesehen ist.

Der Spediteur wird aber trotzdem, wenn er sich nicht schadensersatzpflichtig machen will, die Sicherungsvorschriften bei der Empfangnahme genau beobachten müssen. Denn befolgt er sie nicht

und versendet das beschädigte Gut, so wird nachher der Beweis, daß der Lagerhalter für die schädliche Veränderung haftet, nur schwer zu erbringen sein.

§ 5.

Die Pflichten bei der Aufbewahrung des Gutes.

Der Spediteur versendet in den meisten Fällen das Gut, nachdem er es in Empfang genommen hat, nicht unmittelbar. Oft wird es nur kurze Zeit, wenige Stunden, bei ihm lagern, oft werden mehrere Tage bis zur Beförderung vergehen; so wenn bei überseeischem Bestimmungsort gerade kein geeignetes Schiff fährt, wenn infolge höherer Gewalt, wie Überschwemmung, Belagerung, behördlicher Anweisung die sofortige Versendung unmöglich ist. Der alltägliche Fall der Sammelladung, d. h. der Ansammlung der Waren mehrerer Versender, und ihrer gemeinschaftlichen Beförderung durch einen Frachtvertrag, sobald genug Güter für eine Eisenbahnwagenladung vorhanden sind, ist hier nicht einzureihen, da bei seinem Vorliegen nach § 413 der Spediteur ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers hat.

In allen solchen Fällen, in welchen der Spediteur das Gut vor der Beförderung längere oder kürzere Zeit im Besitz hat, hat er die Pflicht zu besonderer Fürsorge bei der Verwahrung.

Diese Verwahrung ist nicht etwa als ein Depositum anzusehen. Sie ist kein selbständiger Vertrag, der nach den Grundsätzen des Bürgerlichen Gesetzbuchs über Aufbewahrung zu beurteilen wäre. Sie gehört vielmehr zu den durch Abschluß des Speditionsvertrags dem Spediteur ohne weiteres auferlegten Pflichten. Nur wenn ein besonderer Rechtsgrund, z. B. eine entsprechende Vereinbarung mit dem Versender, vorliegt, finden andere Grundsätze außerhalb der Bestimmungen über den Speditionsvertrag Anwendung. Regelmäßig gilt also der durch § 407, 2 vorgeschriebene § 390, der in Anwendung auf den Spediteur lautet: „Der Spediteur ist für den Verlust und die Beschädigung des in seiner Verwahrung befindlichen Gutes verantwortlich, es sei denn, daß der Verlust oder die Beschädigung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht angewendet werden konnten".

Unter „Verlust“ des Gutes ist die Unmöglichkeit der Herausgabe, die natürliche sowohl wie die rechtliche, zu verstehen. Sie kann die verschiedenartigsten Ursachen haben, wie völlige Vernichtung der Ware, Diebstahl, Konfiszierung, gerichtliches Verbot, endlich auch Beiseiteschaffung durch den Spediteur selbst. Es muß die Unmöglichkeit der Aushändigung vorliegen, also wenigstens die Möglichkeit, daß das Gut in absehbarer Zeit nicht übergeben werden kann. Ein vorübergehendes Unvermögen, wenn die freie Verfügungsgewalt in kurzer Zeit mit Sicherheit zu erwarten ist, ist nicht als Verlust anzusehen, ebensowenig das Eintreten eines die Ware nur wirtschaftlich völlig entwertenden Umstandes. Dagegen genügt es, daß der Spediteur nicht in der Lage ist, über das Schicksal des Gutes eine ausreichende Auskunft zu geben.

„Beschädigt“ ist das Gut, wenn die Substanz eine schädliche, innere oder äußere Veränderung aufweist. Die „Entwertung“ ist nicht gleichbedeutend mit Beschädigung; sie stellt vielmehr einen Oberbegriff dar. Entwertete Ware ist nicht immer beschädigt; beschädigte Ware ist aber stets auch entwertet.

Der Spediteur hat seiner Aufbewahrungspflicht genügt, wenn er die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns aufgewendet hat. Der Begriff der Sorgfalt darf also nicht zu umfassend angenommen werden. Die Hauptpflicht des Spediteurs, bei der besondere Berufskenntnisse erfordert werden, ist die Versendung, das „Aufdenwegbringen“ des Gutes. Die Aufbewahrung ist nur eine daraus resultierende ihm nötigenfalls auferlegte Obliegenheit. Spezielle Kenntnisse, wie man sie bei einem Lagerhalter voraussetzen muß, können von dem Spediteur nicht verlangt werden. Als zu ergreifende Maßregeln können nur solche allgemeiner Natur, wie sie ein ordentlicher Kaufmann, der häufiger verpflichtet ist, fremde Güter vorübergehend aufzubewahren, anwendet, erwartet werden.

Dabei wird zu unterscheiden sein, ob der Spediteur öfter in die Lage kommt, bestimmte Arten von Waren aufzubewahren oder nur selten. Im letzteren Falle wird man ihm jedenfalls die Versäumnis von Vorsichtsmaßregeln, die nur auf Grund besonderer Sachkenntnis getroffen werden können, nicht als Schuld anrechnen können. Darunter würde z. B. das häufige Umschaufeln von Getreide, um das Dumpfigwerden zu vermeiden, das Lagern

von Holzfässern in feuchten Räumen fallen. Eberth (S. 95) führt u. a. dies als Pflichten des Spediteurs an. Dagegen hat der Spediteur als ordentlicher, durch das häufigere Vorkommen in seinem Beruf ständig zu entsprechender Überlegung und Sorgfalt angehaltener Kaufmann stets die Verpflichtung, das Gut diebessicher an einem nicht feuergefährlichen, trockenen, vor Ratten und Mäusen möglichst geschützten Orte aufzubewahren, und Waren, die durch Neben- oder Aufeinanderlagern offensichtlich leiden, getrennt unterzubringen. Im übrigen wird es stets auf den Einzelfall ankommen.

Selbstverständlich ist, daß der Spediteur aus der allgemeinen Pflicht, den Weisungen des Versenders nachzukommen, haftet, wenn er das Gut nicht der erhaltenen Anweisung gemäß behandelt hat.

Hat der Spediteur keine Räumlichkeiten zur Aufbewahrung einer besonders gearteten Ware oder hat er etwa vorübergehend überhaupt keinen Platz mehr, so entsteht die Frage, ob er das Gut bei einem Dritten einlagern darf.

Beruht die Verpflichtung zur Aufbewahrung nicht allgemein auf dem Speditionsvertrage, sondern auf einer besonderen Abmachung, so ist die Lösung einfach: § 691 BGB. bestimmt, daß der Verwahrer im Zweifel nicht berechtigt ist, die hinterlegte Sache bei einem Dritten zu hinterlegen. Ist kein solcher Verwahrungsvertrag geschlossen, so gelangen diejenigen, welche die Spedition als Dienstvertrag ansehen, zu demselben Resultat, indem sie sich auf § 613 BGB. stützen, wonach der zur Dienstleistung Verpflichtete die Dienste im Zweifel in Person zu leisten hat.[1])

M. E. ist diese Folgerung nicht zutreffend. Der Dienst — wenn Dienstvertrag vorliegt —, den der Spediteur zu leisten hat, besteht in der Versendung des Gutes. Die oft — oft aber auch nicht — erforderliche Aufbewahrung ist nur eine nebenherlaufende Verpflichtung, die im Grunde mit der Spedition nichts zu tun hat. Auch das Moment des „Vertrauens" gerade zu dem ausgewählten Spediteur spricht nicht dagegen; denn es bezieht sich nur auf die besonderen Kenntnisse und die Sorgfalt

[1]) Vers. A. Eberth S. 99; Meyer S. 77; Dreschke S. 44.

bei Ausführung der Versendung. Daran, daß die Ware vielleicht noch vorher bei dem Spediteur lagern muß, wird der Versender oft gar nicht denken, kaum aber wird er jemals beim Abschluß des Speditionsvertrages sich von dem Wunsche leiten lassen, daß eine nötige Aufbewahrung nun auch gerade von diesem Spediteur in eigener Person vorgenommen werden soll. Im Gegenteil wird es in den meisten Fällen für den Versender — und auch für den Spediteur selbst — nur von Vorteil sein, wenn die Aufbewahrung, falls nötig, bei einem Dritten erfolgt. Denn da von dem Spediteur infolge des häufigen Vorkommens für die Verwahrung von Gütern mehr Spezialkenntnisse verlangt werden als von einem sonstigen Kaufmann, so wird er, wenn er nicht daraus schon für culpa in eligendo haften will, nur einen Dritten wählen dürfen, der wenigstens gleiche Kenntnisse hat, und am sichersten gehen, wenn er einen Lagerhalter beauftragt.

Ein unbedingtes Verbot der Substitution bei der Aufbewahrung ist hiernach nicht anzunehmen. Ebensowenig besteht aber eine allgemeine Substitutionsbefugnis. Abgesehen davon, daß dieselbe im Gesetz besonders erwähnt sein müßte, muß der Versender annehmen, daß dem Spediteur regelmäßig genügend Räumlichkeiten zur Verfügung stehen, um in Normalfällen Waren unterbringen zu können. Damit, daß ihm durch das Lagern bei einem Dritten noch Mehrkosten erwachsen könnten, wird er nicht rechnen. Regelmäßig wird also der Spediteur selbst zur Aufbewahrung des Gutes verpflichtet sein. Liegt aber ein triftiger Grund vor, reicht z. B. der verfügbare Raum nicht aus oder ist er für Ware dieser Art nicht geeignet oder weiß der Spediteur die Ware nicht zu behandeln, und er will sich deshalb sichern, um nicht bei dem dehnbaren Begriff der „Sorgfalt" des § 390 event. zum Schadensersatz verurteilt zu werden, so muß ihm die Substitution gestattet sein.[1])

Die vorstehenden Ausführungen gelten ebenso für den Fall, daß der Speditionsvertrag als Werkvertrag anzusehen ist. Die Bestimmung des § 613 BGB. fehlt hier im Gesetz, da sie auf

[1]) Ähnlich Grünberg S. 79; auch Senckpiehl S. 150 und Burchard S. 243.

manche Fälle nicht anwendbar wäre, in denen es dem Unternehmer als selbstverständlich gestattet ist, das Werk ganz oder zum Teil durch andere ausführen zu lassen.

Hat der Spediteur einen Dritten berechtigterweise mit der Aufbewahrung betraut, so haftet er nur für culpa in eligendo, andernfalls für allen durch seine schuldhafte Handlungsweise entstandenen Schaden, also nicht nur für ein Verschulden des Dritten.[1])

Selbstverständlich ist, daß der Spediteur, wenn er selbst das Gut in Räumen eines Dritten einlagert, genau so haftet, wie wenn er es in seinem eigenen Lager aufbewahrt hätte; ferner, daß die eigenmächtige Substitution ausgeschlossen ist, wenn der Versender die Aufbewahrung durch den Spediteur ausdrücklich vereinbart hat.

Wenn das in Verwahrung befindliche Gut in Verlust geraten oder beschädigt worden ist, so ist der Spediteur hierfür verantwortlich, es sei denn, daß diese Tatsache auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht abgewendet werden konnten. Die im Anschluß an die Ausdrucksweise des Bürgerlichen Gesetzbuchs gewählte Fassung „es sei denn" besagt, daß der Spediteur, wenn er sich von der ihm auferlegten Verantwortlichkeit befreien will, den Beweis zu führen hat. Der Schaden kann durch innere, sich innerhalb der Lagerräume entwickelnde, und durch äußere Einflüsse hervorgerufen sein. In ersterem Fall wird es zunächst in der Hauptsache auf die Bewertung der von dem Spediteur bei der Aufbewahrung zu verlangenden Sonderkenntnisse — die nicht übertrieben werden dürfen —, im letzteren Falle mehr auf die von jedem sorgfältigen Kaufmann in entsprechender Lage zu erwartende allgemeine Sorgfalt ankommen.

Voraussetzung für die Haftpflicht des Spediteurs ist weiter, daß der Verlust oder die Beschädigung während der Aufbewahrungszeit entstanden ist, daß der Spediteur also auch nicht nachweisen kann, daß er das Gut dem Beförderer unversehrt übergeben hat. Demnach hat — bei Bestreiten — der Versender zunächst nach-

[1]) Wie Meyer und Dreschke annehmen.

zuweisen, daß das Gut übergeben bezw. unbeschädigt übergeben worden ist. Der Spediteur hat dann darzutun, daß ihn an dem schädigenden Umstande kein Verschulden trifft.

Behauptet der Versender ein bestimmtes Versehen, so genügt es natürlich, wenn der Spediteur sich nur in dieser Richtung exkulpiert. Es kann aber dem Versender, der damit die Beweislast des Spediteurs freiwillig bedeutend erleichtert hat, das Recht nicht abgesprochen werden, nachträglich zu verlangen, daß der Spediteur den ihm durch das Gesetz auferlegten Beweis erbringt.[1])

Steht die Ursache fest, so hat naturgemäß sich der Beweis nur darauf zu erstrecken. Ist dagegen der Grund nicht sicher nachweisbar, so muß der Spediteur allgemein den Beweis erbringen, daß der entstandene Schaden nicht auf einer Vernachlässigung seiner Sorgfaltspflicht beruht. Es genügt nicht der — für alle in Betracht kommenden Möglichkeiten übrigens auch kaum denkbare — Nachweis, daß er die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns angewendet habe; er muß vielmehr auch den wahrscheinlichen Schädigungsgrund glaubhaft machen. Eine der Unterlagen entbehrende Behauptung entlastet ihn nicht.

So kann z. B., wie Burchard S. 242 anführt, der Spediteur, wenn das Gut unauffindbar ist, nicht ohne weiteres Diebstahl präsumieren. Hat er für diese Annahme nicht Gründe vorzubringen, so haftet er, ohne daß noch weiter zu erörtern wäre, ob er die nötigen Vorkehrungen gegen Diebstahl getroffen hatte.

Bei Ereignissen, die als höhere Gewalt anzusprechen sind, wie z. B. Hochwasser, Feuersbrunst, wird der Spediteur durch Hinweis hierauf seiner Beweispflicht zunächst genügt und sich von der Verantwortlichkeit befreit haben. Ergeben sich aber dabei Momente, aus denen auf ein schuldhaftes Tun oder Unterlassen des Spediteurs geschlossen werden kann, so hat er eingehend sein einwandfreies Verhalten nachzuweisen.

Die Haftung, welche dem Spediteur durch § 390 auferlegt wird, ist nach dem Vorhergehenden eine recht strenge. Vergleicht man sie mit den Vorschriften über den — unentgeltlichen —

---

[1]) Vers. A. Düringer-Hachenburg S. 454; and. A. ROHG. Bd. 8 S. 192; Burchard S. 235; Eberth S. 98.

Verwahrungsvertrag, die, da der Spediteur für die Aufbewahrung gewöhnlich keine Vergütung erhalten wird, Platz greifen würden, wenn die Aufbewahrung nicht eine sich aus dem Speditionsvertrage ergebende Nebenverpflichtung wäre, so ergibt sich, daß der Depositar nach § 690 BGB. nur für diligentia quam suis haftet.

Noch größer ist der Gegensatz, wenn man die Haftung des Spediteurs für ein Verschulden bei Wahrung der Rechte nach § 388 zum Vergleich heranzieht. Denn dann begreift der zu leistende Schadensersatz, wie oben ausgeführt, nur den gemeinen Wert. Im Falle des § 390 ist dagegen der gesamte Schaden zu ersetzen, der dem Versender durch den Verlust oder die Beschädigung des Gutes erwachsen ist, also sowohl der positive Schaden wie auch der entgangene Gewinn. Jedoch kann der Spediteur, wenn dem Versender Ansprüche gegen Dritte, z. B. aus einem Versicherungsvertrage, zustehen, nach § 255 BGB. Abtretung derselben verlangen. Hat er sich, was ihm freisteht, eines Gehilfen für die Aufbewahrung bedient, so ist seine Haftung gemäß § 278 BGB. die gleiche.

§ 6.

Die Pflichten bei der Versendung des Gutes.

Die bisher behandelten Sonderpflichten des Spediteurs bei der Empfangnahme und Aufbewahrung des Gutes entsprangen als notwendige Begleiterscheinungen der ursprünglichen und Haupttätigkeit: der Versendung des Gutes. Nach dem bereits zitierten § 408 hat der Spediteur die Versendung mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns vorzunehmen. Was unter dieser Sorgfalt in diesem Zusammenhange zu verstehen ist, ist in § 3 dargelegt.

Unter Ausführung der Versendung ist, entsprechend der Definition des § 407, nicht der Transport selbst, sondern das „Aufdenwegbringen", das Besorgenlassen des Transportes durch ausgewählte andere, zu verstehen. Als solche kommen in Betracht Frachtführer — bezw. Verfrachter — und Zwischenspediteure.

Bevor der Spediteur mit ihnen in Verbindung tritt, hat er zunächst nach Vornahme der bei der „Empfangnahme" besprochenen

Besichtigung des Gutes sich auf Grund seiner Spezialkenntnisse über den zu wählenden Reiseweg klar zu werden. Das wesentlichste Erfordernis dabei ist die Auswahl der kürzesten Route, nicht nur nach der Luftlinie gerechnet; vielmehr wird, zumal bei Versendungen auf dem Wasserwege, nicht selten die Beförderung auf einem geographischen Umwege schneller zum Ziele führen, z. B. weil von der entfernteren Stadt aus bessere Verbindungen bestehen oder weil die dortigen Schiffe moderner und rascher sind. Der Spediteur muß über die denkbaren Möglichkeiten genau orientiert sein und die schnellste wählen; jedoch hat er im Zweifel die Versendung durch Fracht-, nicht durch Eilgut zu bewirken. Hiervon darf er nur beim Vorliegen eines wichtigen Grundes abweichen, wie z. B. Krieg in dem dann zu berührenden Gebiete oder anerkannte Unzuverlässigkeit der in Betracht kommenden Frachtführer.

Er hat also sein Augenmerk neben der Schnelligkeit ebenso auf die Sicherheit des ihm anvertrauten Gutes zu richten, wie er überhaupt stets das Interesse des Versenders wahrzunehmen hat, eine Vorschrift, deren Hervorhebung in § 408 auf dem zwischen Absender und Spediteur notwendig bestehenden Vertrauensverhältnis beruht. Denn der Spediteur ist anderen gegenüber der alleinige Verfügungsberechtigte und in die Erscheinung Tretende; unter seinem Namen erfolgt der Abschluß des Frachtvertrages. Der Versender ist nach außen hin während der gesamten Beförderung ausgeschaltet; er wird oft über die Frachtkosten nicht weiter orientiert sein und sich daher ganz auf den Spediteur verlassen müssen.

Demgemäß hat der Spediteur darauf zu sehen, daß er den Frachtvertrag — unbeschadet der Sicherheit des Gutes — zu möglichst günstigen Bedingungen abschließt, daß er sich also nicht ohne weiteres auf die Forderungen eines Frachtführers einläßt, sondern auch mit anderen gleichwertigen Frachtführern verhandelt, und daß er eventuelle Sonderbestimmungen kennt.

So ist z. B. bei Beförderung durch die Eisenbahn für sogen. Retourgut, das gefüllt die Bahn passiert hat, nur die Hälfte der sonst üblichen Fracht zu bezahlen, wenn ein entsprechender Vermerk in den Frachtbrief aufgenommen worden ist. Bei wertvolleren

Waren muß der Frachtführer von dieser Eigenschaft in Kenntnis gesetzt werden; sonst haftet er nach § 429, 2 nicht.

Weiter hat der Spediteur die nötigen Begleitpapiere, im Normalfall also den Frachtbrief, dessen Ausstellung jeder Frachtführer von dem Absender, d. i. hier dem Spediteur, verlangen kann, zu beschaffen. Der Frachtbrief soll nach § 426, 5 u. a. die Bezeichnung des Gutes nach Beschaffenheit, Menge und Merkzeichen enthalten. Bei dem Spediteur als Vertreter, der das Interesse seines Mandanten zu vertreten hat, ist das „soll" in ein „muß" zu verwandeln, da eine Unterlassung leicht zu Schädigungen des Versenders führen könnte, wie Verwechslung und infolgedessen verspätete Ankunft. Jedoch darf er sich bei seinen Angaben auf die Mitteilungen des Versenders verlassen.

Sind die Waren nicht mit einem Merkzeichen versehen, so kann ihm die Pflicht zur Anbringung nicht auferlegt werden; er wird aber bei Empfangnahme des Gutes unmittelbar vom Versender gegebenenfalls darauf aufmerksam machen müssen. Ist ein Merkzeichen angebracht, so muß er es, wenn er sich nicht schadensersatzpflichtig machen will, in den Frachtbrief aufnehmen. Ferner muß er auch dafür sorgen, daß dem Empfänger der Ware durch zeitige Zusendung der Legitimationspapiere die rechtzeitige Empfangnahme ermöglicht wird.

Auf die Auswahl der Frachtführer und Zwischenspediteure hat der Spediteur besondere Sorgfalt zu verwenden. Ein genau bestimmter Maßstab läßt sich dabei nicht anwenden, etwa daß der Frachtführer bereits eine Anzahl Transporte glücklich bewirkt habe. Die Wahl hat vielmehr nach allem, was der Spediteur über den Frachtführer weiß und wissen muß, zu erfolgen. Ist ihm hierbei kein Verschulden zuzurechnen, so haftet er nur für culpa in eligendo.

Daß er sich nur auf gewerbsmäßige Frachtführer beschränke, ist nicht nötig. Allerdings wird er andere nicht ohne Grund wählen dürfen, also dann nicht, wenn zuverlässige gewerbsmäßige Frachtführer bereit sind, den Transport unter normalen Bedingungen zu übernehmen. Ist das nicht der Fall, so kann der Spediteur eine andere Person[1]) mit der Beförderung betrauen;

[1]) Diese Ansicht allgemein in Übereinstimmung mit ROHG. Bd. 7 S. 306.

er wird aber bei deren Auswahl ganz besondere Sorgfalt anwenden müssen.

Für gewöhnlich wird auf dem Festlande nur die Eisenbahn in Betracht kommen, so daß sich die Sorgfalt bei einer bestimmt vorgeschriebenen Route erübrigt. Dann hat der Spediteur den Reiseweg genau im Frachtbriefe anzugeben. Bei Versendungen in andere Länder ist es aber denkbar, daß die Zustände auf den Bahnen eines Landes keine Gewähr für sichere Beförderung des Gutes bieten. Der Spediteur muß dann überlegen, ob, falls möglich, ein Transport zu Wasser angebracht erscheint, event. unter Zuhilfenahme eines Zwischenspediteurs.

Zwischenspediteur ist diejenige Person, an welche der Spediteur das Gut mit dem Auftrage der Weiterversendung oder Ablieferung an den Empfänger adressiert. Er tritt also nur dann in die Erscheinung, wenn sich der Transport durch einen einzigen Frachtführer nicht oder nur unter Schwierigkeiten durchführen läßt. Dann gilt für seine Auswahl und die Haftung dasselbe wie bei der Bestimmung eines Frachtführers. Er ist demnach kein Erfüllungsgehilfe des Spediteurs, sondern ganz selbständig. Sobald das Gut in seinen Besitz gelangt ist, ist der absendende Spediteur von der Sorge darum befreit.

Durch seine Ernennung entstehen aber Mehrkosten, und deshalb darf der Spediteur hierzu nur schreiten, wenn es unumgänglich nötig ist oder im Interesse des Versenders liegt. Erfolgt die Wahl aus anderen Gründen, etwa aus Bequemlichkeit bei einem schwierigen Transport, so handelt der Spediteur schuldhaft und haftet unumschränkt.

Ebenso haftet er stets ohne Einschränkung für einen sogen. Unterspediteur, d. h. einen Spediteur, dessen er sich zur Erleichterung der eigentlich ihm selbst zukommenden Tätigkeit bedient. Der Unterspediteur steht also rechtlich auf derselben Stufe wie die Packer, Fuhrleute und sonstigen Angestellten des Spediteurs: er ist nur ein Erfüllungsgehilfe im Sinne des § 278 BGB.

Eine sich aus dem Vertrauensverhältnis zwischen ihm und dem Versender von selbst ergebende Pflicht ist für den Spediteur die Wahrung der ihm durch die Spedition bekannt gewordenen Geschäftsgeheimnisse des Versenders, wie z. B. des Ursprungsorts

der Waren; ergibt sich derselbe aus den Begleitpapieren und soll er, etwa weil sonst der Versender als Zwischenhändler ausgeschaltet würde, vor dem Empfänger geheimgehalten werden, so hat der Spediteur auf besondere Weisung hin neue Papiere auszufertigen.

Die Pflicht, Weisungen des Versenders Folge zu leisten, ist in § 408 ausdrücklich erwähnt. Nach außen ist der Spediteur zwar der alleinige Verfügungsberechtigte; im Innenverhältnis hat er sich aber, solange der Transport währt, den ihm vom Versender erteilten Anordnungen zu fügen.

Es sind dabei imperative und demonstrative, befehlende und empfehlende Weisungen zu unterscheiden. Die letzteren brauchen nicht befolgt zu werden, wenn es im Interesse des Versenders liegt. An die ersteren muß sich der Spediteur gemeinhin halten. Sieht er aber, daß die Beförderung in der angewiesenen Weise von großem Nachteile wäre, so darf er davon selbständig abweichen, wenn mit einem Aufschube Gefahr verbunden ist. Dieses Recht, das in klar zutage liegenden Fällen als eine Pflicht angesehen werden muß, ist durch die Verbindung § 407, 2 — § 385, 2 — § 665 BGB. gegeben.

Liegt keine unmittelbare Gefahr vor, so muß er vor der Abweichung von der ihm gegebenen Vorschrift bei dem Versender anfragen und dessen Entschließung abwarten. Erfolgt keine Antwort, so besteht mangels einer besonderen gesetzlichen Vorschrift, die das Stillschweigen in diesem Falle als Zustimmung behandelt, keine Pflicht für ihn zur Ausführung des Transportes in der vorteilhafteren Weise. Es muß ihm aber das Recht hierzu zugestanden werden, und zwar aus § 665 BGB. und § 362 HGB. — wonach Schweigen eines Kaufmannes gegenüber einem Geschäftsfreunde als Annahme gilt — in Verbindung mit dem besonderen Vertrauensverhältnis und der von ihm ausdrücklich verlangten Wahrnehmung des Interesses des Versenders.[1]) Sollte der Versender ein ganz besonderes Interesse daran haben, daß die Beförderung trotz des anscheinend offensichtlichen Nachteils in der von ihm vorgeschriebenen Art ausgeführt wird, so muß erwartet werden, daß er unverzüglich antwortet. Hat er aber einen der-

[1]) And. A. Staub S. 1808 Anm. 15.

artigen Fall vorhergesehen und dem Spediteur von vornherein erklärt, daß die Versendung nach seiner Vorschrift auch zu erfolgen hätte, wenn sie ungünstiger für ihn wäre, so fehlt die Grundlage für ein abweichendes Vorgehen des Spediteurs, und er würde dadurch seine Pflicht verletzen.

Ebenso haftet er für den vollen entstandenen Schaden, wenn er zwar den Weisungen des Versenders genau nachgekommen ist, wenn aber diese Weisungen in von ihm erteilten Ratschlägen ihren Ursprung haben. § 347 bestimmt, daß derjenige für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes einzustehen hat, welcher aus einem Geschäfte, das auf seiner Seite ein Handelsgeschäft ist, einem anderen zur Sorgfalt verpflichtet ist. Hat der Spediteur demnach dem Versender auf dessen Fragen hin oder aus eigenem Antriebe einen die Spedition betreffenden Rat gegeben, und sind auf Grund dieses Rates Weisungen erfolgt, deren Ausführung für den Versender von schädigender Wirkung war, so kann er sich nicht darauf berufen, daß ihm gemäß § 408, 1 letzter Satz daran keine Schuld beigemessen werden dürfe, da er nur Werkzeug gewesen wäre.

Der Zeitpunkt, in welchem der Rat gegeben wurde, ist gleichgültig, sofern nur daraufhin die Weisung erfolgt ist. Auch vor Abschluß des Speditionsvertrages kann der Rat erteilt sein, wenn die betreffende Unterredung die vorbereitende Einleitung zum Abschlusse war.[1])

Mit der Übergabe des Gutes an den Frachtführer ist die Tätigkeit des Spediteurs im allgemeinen und zunächst beendet. Von der Verantwortlichkeit ist er aber noch nicht befreit. Da er dem Frachtführer gegenüber die allein maßgebende Persönlichkeit ist, so wendet sich dieser an ihn, wenn sich bei dem Transport unerwartete Schwierigkeiten ergeben. Dann hat er unverzüglich den Versender zu benachrichtigen und dessen Entschließungen einzuholen, gegebenenfalls auch selbständig Anordnungen zu treffen. Auch sonst hat er eventuelle für den Frachtführer bestimmte Weisungen des Versenders sofort weiterzugeben.

Eine weitere, sich aus dem Zweck der Papiere ergebende Pflicht besteht für ihn, wenn ein Ladeschein — bezw. Konnossement —

[1]) So Düringer-Hachenburg Note II, 6 zu § 407; Staub Anm. 12 zu § 349; RG. Bd. 19 S. 97; Burchard S. 127; Makower S. 1353b, 1.

ausgestellt worden ist. Der Ladeschein ist ein vom Frachtführer gegebenes schriftliches Schuldversprechen, durch das er sich verpflichtet, das Gut an den darin bezeichneten Empfänger oder, wenn der Ladeschein als Orderpapier ausgestellt ist, an den legitimierten Besitzer des Scheines auszuliefern. Der bei der Ausstellung hauptsächlich zugrunde liegenden Absicht gemäß, den Empfänger bis zum Schluß des Transportes frei bestimmen zu können, ist die gewöhnliche Form die letztere, also als Orderpapier, so daß legitimierter Inhaber der durch die Orderklausel oder durch eine ununterbrochene Reihe von Indossamenten Bezeichnete ist. Ohne den Ladeschein kann der Empfänger das Gut nicht ausgeliefert erhalten. Demnach hat der Spediteur die Verpflichtung, dem Empfänger den Schein so zeitig zuzusenden, daß dieser die Ware sofort bei Ankunft in Empfang nehmen kann.

Das Bestehen einer Pflicht zur Anzeige von der bevorstehenden Ankunft des Gutes an den Empfänger ist dagegen in den sonstigen, den Regelfällen, nicht anzunehmen, da der Spediteur als selbstverständlich erwarten darf, daß zwischen Versender und Empfänger die entsprechenden Mitteilungen erfolgt sind.

Endlich hat der Spediteur noch die Pflicht, dem Versender keine höhere als die mit dem Frachtführer bedungene Fracht zu berechnen. Daß er im Interesse seines Auftraggebers keine zu hohe Fracht bewilligen darf, ist bereits erwähnt. Aber auch, wenn er infolge seiner Geschicklichkeit oder persönlicher Beziehungen eine unter dem Durchschnitt stehende Fracht erzielt hat, kommt dieser Umstand nur dem Versender zugute. Desgleichen darf er die ihm zustehende Provision nur einmal in Ansatz bringen. Hat er einen Unterspediteur oder, obwohl es nicht erforderlich war, einen Zwischenspediteur angenommen, so muß er sich mit ihm auseinandersetzen.

§ 7.

Besondere Pflichten.

Außer den bisher behandelten Hauptpflichten des Spediteurs erwachsen für ihn im Anschluß an dieselben noch verschiedene Nebenverpflichtungen. Dazu gehört die Versicherung des Speditionsgutes unter gewissen Bedingungen.

§ 390, 2 bestimmt entsprechend angewendet: „Der Spediteur ist wegen der Unterlassung der Versicherung des Gutes nur verantwortlich, wenn er von dem Versender angewiesen war, die Versicherung zu bewirken".

Die Denkschrift (S. 385) bemerkt hierzu, es sei nicht angängig, den Spediteur allgemein zur Versicherung zu verpflichten, da er u. a. dazu vielfach wegen mangelnder Kenntnis des Wertes der Ware nicht in der Lage sei. Um also die Annahme, der Spediteur könne vielleicht aus seiner Pflicht zur Wahrnehmung des Interesses des Versenders und als „ordentlicher Kaufmann" wegen Unterlassung der Versicherung verantwortlich gemacht werden, in jedem Falle, möge er eine Versicherung noch so wünschenswert haben erscheinen lassen, abzuweisen, ist diese ausdrückliche gesetzliche Festlegung erfolgt.

Eine Verpflichtung besteht nur, wenn der Versender eine entsprechende Anweisung gegeben hatte; ihr hat der Spediteur ohne weiteres Folge zu leisten. Eine „Annahme" des Auftrags, mithin der Abschluß eines besonderen Vertrages, liegt nicht vor; mithin ist auch eine Ablehnung unmöglich, sobald der Speditionsvertrag abgeschlossen ist. Die Vornahme der Versicherung gehört vielmehr mit zu der Versendung; sie fällt unter die in § 408 erwähnten Weisungen des Versenders, wie auch aus dem in § 3902 gebrauchten Ausdruck „angewiesen" hervorgeht. Diese Anweisung hat im allgemeinen mit klaren Worten zu erfolgen. Sie kann aber auch durch konkludente Handlungen[1]) erfolgen, wie durch Angabe des Wertes des Gutes in den Begleitpapieren, falls dieselbe keinen sonstigen Zweck haben kann. In diesem Sinne spricht sich das bei Senckpiehl (S. 202) erwähnte Gutachten der Ältesten der Kaufmannschaft aus, das darin einen Auftrag zur Versicherung in Höhe des angegebenen Wertes sieht.

Eine Verpflichtung muß weiter z. B. auch dann angenommen werden, wenn Güter desselben Versenders unter ähnlichen Verhältnissen regelmäßig im Einverständnis mit dem Versender versichert worden sind. Dagegen kann das Bestehen eines entsprechenden Handelsgebrauchs nie eine Pflicht zur Versicherung

---

[1]) Diese A. im Anschluß an ROHG. Bd. 7 S. 361 allgemein.

gegenüber der klaren gesetzlichen Bestimmung begründen, wie Staub (S. 1768 Anm. 7) und Lehmann (S. 808) annehmen.

Ist der Spediteur zur Vornahme der Versicherung verpflichtet, so hat er dieselbe sofort auszuführen, und wenn das Gut noch längere Zeit bei ihm lagert, wenigstens bis zu dem Moment, in welchem die Übergabe an den Frachtführer erfolgt. Dies verlangt die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns von ihm, die er auch bei der Auswahl der Versicherungsgesellschaft zu beobachten hat.

Die Sicherheit, die die einzelnen Gesellschaften im Inlande bieten, wird infolge der staatlichen Aufsicht wohl keine großen Abweichungen zeigen; anders kann es mit den verlangten Prämiensätzen sein. Bei der Wahl von ausländischen Gesellschaften ist besondere Vorsicht zu beachten; oft wird davon abzusehen sein, auch wenn die Prämien geringer sind, wenn notorisch bei dem Eintreten des Versicherungsfalles Schwierigkeiten gemacht werden und die Gesellschaft im Inlande kein nennenswertes Vermögen hat. Die Haftung bei der Auswahl umfaßt die culpa in eligendo.

Ist kein bestimmter Versicherungsbetrag angegeben, so hat der Spediteur den Wert der Ware in unbeschädigtem Zustande am Orte der Absendung zu versichern, nicht etwa auch den voraussichtlichen Gewinn, dessen Schätzung ihm nur selten möglich sein würde. Lautet der Auftrag, ohne nähere Angaben, nur dahin, das Gut zu versichern, so hat die Versicherung alle Gefahren der Reise zu umfassen.

Die Versicherung kann der Spediteur im eigenen und im Namen des Versenders nehmen. Senckpiehl (S. 206, 207) meint, er habe die Pflicht, die Versicherung stets für Rechnung des Versenders zu nehmen. Denn nehme er sie im eigenen Namen, so erwerbe er dadurch nur dann einen Anspruch, wenn er selbst von dem Versender in Anspruch genommen werden könne. Sie sei daher für den Versender nutzlos, da dieser von dem Spediteur auch ohne Versicherung im Schadensfalle Ersatz erlangen könne.

Was Senckpiehl hiermit meint, ist unverständlich. Der Versender kann von dem Spediteur wegen eines Schadens während des Transportes nur Ersatz verlangen, wenn er ihn angewiesen hatte, das Gut zu versichern. Dann ist es aber gleichgültig, ob der Spediteur im eigenen Namen die Versicherung genommen

hatte, da er auf den vollen Schaden in Anspruch genommen wird und den Ersatz desselben auch von der Versicherungsgesellschaft verlangen kann. Zu einer Geltendmachung dieser Ersatzansprüche ist der Spediteur selbst aber nicht verpflichtet; eine solche Forderung würde über die ihm aus dem Speditionsvertrage erwachsenden Pflichten hinausgehen. Es ist ihm vielmehr nach § 392 gestattet, die Rechte aus dem Versicherungsvertrage an den Versender abzutreten (ist die Versicherung auf den Namen des Versenders geschlossen, so erwirbt dieser unmittelbar die Rechte daraus), und er ist hierzu verpflichtet, wenn der Versender es verlangt. Das letztere folgt aus Abschn. 2 des § 392, wonach eine solche Forderung, auch wenn sie nicht abgetreten ist — also ohne weiteres —, im Verhältnisse zwischen Versender und Spediteur als Forderung des Versenders gilt.

Die Abtretung erfolgt nach den Vorschriften der §§ 398 ff. BGB.; insbesondere hat der Spediteur nach § 402 BGB. die zur Geltendmachung der Forderung nötige Auskunft zu erteilen und die zum Beweise der Forderung dienenden Urkunden auszuliefern.

Hat der Spediteur die Versicherung schuldhafterweise unterlassen, so ist er schadensersatzpflichtig. Die Höhe des Ersatzes richtet sich danach, welcher Versicherungswert vorgeschrieben war. War eine solche Angabe nicht erfolgt, so ist als Versicherungsbetrag, wie oben erwähnt, nur der Wert der Ware am Orte der Absendung anzusehen.

Ob der Spediteur bei dem Nichtvorliegen einer besonderen Anweisung zur Vornahme der Versicherung berechtigt ist, oder richtiger: ob er in einem solchen Fall die Rückzahlung der verauslagten Prämie vom Versender verlangen kann, ist streitig. Es würden hier, in Verbindung mit der Pflicht zur Wahrnehmung des Interesses des Versenders, die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs über Geschäftsführung ohne Auftrag (§§ 677 ff.) Platz greifen. Bei dem Vorliegen nicht vorauszusehender drohender dringender Gefahr, z. B. unerwartetem Ausbruch eines Krieges, wird die Versicherung jedenfalls berechtigt sein.

Die regelmäßigen Grundlagen der Geschäftsführung ohne Auftrag: Ausführung im Interesse und mit Rücksicht auf den wirklichen oder mutmaßlichen Willen des Geschäftsherrn — werden

dagegen nicht genügen, um gegen den Versender ein Anrecht auf Ersatz der Prämie zu gewähren.[1]) Aus der ausdrücklichen Hervorhebung in § 390, 2, daß die Versicherung ohne Anweisung in keinem Falle, möge er auch noch so dringend sein, zu den dem Spediteur aus dem Speditionsvertrage obliegenden Pflichten gehört, ergibt sich, daß es nicht angängig ist, nun auf einmal ein auf seine Pflicht zur Wahrnehmung des Interesses des Versenders gestütztes Recht herzuleiten. Entweder verlangt dies Interesse Pflichten oder aber, wo die Pflichten durch gesetzliche Bestimmungen ausgeschlossen sind, Enthaltung; ein willkürliches Recht ist nicht denkbar. Im übrigen würde dasselbe auch nicht einmal mit der Wahrnehmung des Interesses vereinbar sein. Liegt eine unvorhergesehene dringende Gefahr vor, so darf der Spediteur versichern; ist das nicht der Fall, so wäre es seine Pflicht, wenn er das Interesse des Versenders, der oft eine Versicherung gar nicht wünschen wird, wirklich wahrnehmen will, den Versender sofort bei Abschluß des Speditionsvertrages auf die Vornahme einer Versicherung aufmerksam zu machen. Unterläßt er dies, so wird man den Versender nicht für verpflichtet ansehen dürfen, ihm die gezahlte Prämie zu ersetzen.

Daß der Spediteur die Pflicht hat, dem Versender bei wichtigen Vorkommnissen unverzüglich Nachricht zu geben, ist bereits verschiedentlich hervorgehoben. Insbesondere ist diese Pflicht zur Mitteilung regelmäßig nach Ausführung der Spedition gegeben. Dann hat der Spediteur Rechenschaft abzulegen und dasjenige herauszugeben, was er aus der Geschäftsbesorgung erlangt hat. Die Verpflichtung hierzu ergibt sich aus den zur Ergänzung heranzuziehenden Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs.

Makower § 407 III b; ferner Lehmann-Ring § 408 Nr. 6 und Eberth S. 114 — früher auch Staub — sind der Ansicht, daß § 384, durch § 407, 2 genehmigt, Anwendung fände. Bei oberflächlicher Betrachtung erscheint diese Annahme natürlich. Nach einem Vergleich der §§ 408 u. 384 kann man ihr aber nicht zustimmen.

---

[1]) And. A. Düringer-Hachenburg § 390e; Staub §§ 390f.; zum Teil auch Makower § 390d.

Die Vorschriften über das Kommissionsgeschäft greifen ein, wenn das Speditionsgeschäft keine besonderen Bestimmungen enthält. Nun ist aber § 408, 1 fast wörtlich übereinstimmend mit § 384, 1. Wenn das Gesetz auch die im § 384, 2, 3 enthaltenen Vorschriften für anwendbar hätte erklären wollen, so würde es entweder die Wiederholung in § 408, 1 vermieden oder auch die weiteren Bestimmungen des § 384 aufgeführt haben. So muß § 408, 1 als selbständige Regelung für das Speditionsgeschäft unter Ausschluß der Anwendbarkeit des § 384 angesehen werden.

Dafür spricht auch noch der Umstand, daß die Vorschriften über das Kommissionsgeschäft nur entsprechend, unter Berücksichtigung der Besonderheiten der Spedition, anzuwenden sind. Denn dann ergibt sich, daß aus dem ganzen § 384 die eine Bestimmung der Rechenschaftsablegung und Herausgabe des Erlangten mühsam herausgesucht werden könnte. Die unverzügliche Anzeige von der Ausführung der Geschäftsbesorgung ist bei der Kommission aus den verschiedensten Gründen notwendig, bei der Spedition aber regelmäßig unnötig und ungebräuchlich. Daraus folgt weiter, daß der Spediteur dem Versender auch nicht für die Ausführung des Transportes haftet, wenn er bei Übermittlung der vorerwähnten Anzeige die Namhaftmachung des Frachtführers unterläßt.

Demnach muß § 384 für nicht anwendbar erklärt und das Bürgerliche Gesetzbuch zur Ergänzung herangezogen werden.[1]) Die in dem Titel „Auftrag" enthaltenen §§ 666 u. 667, die durch § 675 auch auf einen Dienst- oder Werkvertrag, der eine Geschäftsbesorgung zum Gegenstand hat, für anwendbar erklärt sind, sind hier einzuschalten. § 666 verpflichtet zum Erteilen der erforderlichen Nachrichten, zur Auskunft auf Verlangen über den Stand des Geschäftes und zur Rechenschaftsablegung nach Ausführung des Auftrags; § 667 zur Herausgabe des aus der Geschäftsbesorgung Erlangten.

Aus der Rechenschaftspflicht folgt, daß der Spediteur über seine Tätigkeit genaue Mitteilungen zu machen und insbesondere

---

[1]) Vers. A. Düringer-Hachenburg § 408 Note V; Staub § 408 Anm. 27; anscheinend auch Senckpiehl S. 136.

nach der materiellen Seite hin eine eingehende Aufstellung zu geben hat, zumal in vielen Fällen dem Versender die üblichen Beförderungssätze u. dgl. ganz fremd sein werden. Die Aufstellung hat zunächst die verlangte Provision anzugeben und weiter die Auslagen und Einnahmen darzulegen.

Die Auslagen können Aufwendungen für Zölle, Liegegelder, Gebühren verschiedener Art und endlich Frachtgeld für den Beförderer umfassen. Als Einnahmen kommen in erster Linie die erhobenen Nachnahmen, weiter das aus einem eventuellen Notverkauf und das in Vertretung des Versenders, z. B. gegenüber der Versicherungsgesellschaft oder dem Beförderer infolge Eintritt eines Schadens, Erlangte in Betracht.

Den nach Gegenüberstellung von Auslagen und Einnahmen sich ergebenden Überschuß hat der Spediteur dem Versender auszuliefern.

II. Die Pflichten im Falle des § 412: zugleich als Spediteur und als Frachtführer.

§ 8.

Das Recht zum Selbsteintritt.

Die bisherige Abhandlung betraf den sogen. reinen Speditionsvertrag, den Vertrag, wie ihn § 407 definiert. Der Spediteur hat hier nur vorbereitende Handlungen zu erfüllen, ihm liegt nur das Besorgenlassen der Güterversendung durch andere, durch Frachtführer, ob. Von dieser ureigentlichen Tätigkeit des Spediteurs hat das Gesetz in den §§ 412 u. 413 mit Rücksicht auf die Erfordernisse des praktischen Lebens zwei Ausnahmen zugelassen. § 412 bestimmt: „Der Spediteur ist, wenn nicht ein anderes bestimmt ist, befugt, die Beförderung des Gutes selbst auszuführen. Macht er von dieser Befugnis Gebrauch, so hat er zugleich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers oder Verfrachters; er kann die Provision, die bei Speditionsgeschäften sonst regelmäßig vorkommenden Kosten sowie die gewöhnliche Fracht verlangen".

Dem Spediteur wird also allgemein das Recht eingeräumt, wenn es ihm beliebt, die Versendung selbst zu besorgen. Ausgeschlossen ist diese Befugnis nur, wenn eine andere Vereinbarung mit dem Versender getroffen worden ist. Diese selbstverständliche Einschränkung hat wohl nur deshalb stattgefunden, um zum Ausdruck zu bringen, daß der Versender für eine derartige Abmachung beweispflichtig ist.

Bis zu welchem Zeitpunkte die Untersagung des Selbsteintritts stattzufinden hat, ist nicht angegeben. Regelmäßig wird

---

[1]) And. A. Goldmann § 412, 4.

sie, wenn überhaupt, bei Abschluß des Speditionsvertrages erfolgen. Aber auch nachher hat der Versender das Recht zu einer entsprechenden Weisung, und zwar so lange, als der Spediteur von dem ihm zustehenden Rechte noch keinen Gebrauch gemacht hat.

Letzteres geschieht — eine Frist hierzu besteht nicht — entweder stillschweigend, dadurch, daß er den Transport selbst besorgt, oder durch eine Mitteilung an den Versender. Solange weder die Beförderung begonnen hat noch eine Nachricht des Spediteurs in seine Hände gelangt ist, kann der Versender die Ausführung der Versendung durch den Spediteur untersagen.

Es liegt kein Grund vor, die Gültigkeit einer derartigen, nach Abschluß des Vertrages erfolgenden Weisung von einer Annahme seitens des Spediteurs abhängig machen zu wollen, wie Düringer-Hachenburg § 412 Note II meint. Der Spediteur hat den Anweisungen des Versenders nach § 408 Folge zu leisten; hiervon ist er erst dann entbunden, wenn er von der ihm durch § 412 gewährten besonderen Berechtigung wirklich Gebrauch gemacht hat.

Billigkeitsgründe sind auch nicht gegeben, da der Spediteur für seine Speditionstätigkeit ja stets eine gesonderte Provision erhält.

Endlich spricht für diese Auffassung die Fassung des Gesetzes „wenn nicht ein anderes bestimmt ist"; es müßte „vereinbart" heißen, wenn man eine Zustimmung des Spediteurs als erforderlich annehmen wollte.

Es kann ihm daher das Recht, eine nachträgliche Ablehnung des Selbsteintritts nicht anzuerkennen, oder daraufhin etwa vom Speditionsvertrage zurückzutreten, nicht zugestanden werden. Jedoch wird er, wenn er bereits Vorkehrungen zum Transport getroffen hatte, die entstandenen Kosten dem Versender, den in einem solchen Falle ein gewisses Verschulden trifft, jedenfalls in Anrechnung bringen dürfen. Denn wenn der Spediteur, was häufiger vorkommt, zugleich das Gewerbe eines Frachtführers ausübt, so wird er sich bei nicht zugleich mit dem Auftrage erfolgter Gegenweisung von vornherein auf den Transport einrichten. Gerade weil solche Fälle im täglichen Leben nicht selten sind, ganz besonders in bezw. nach Orten, die keine Eisenbahnverbindung haben, ist die besondere Bestimmung des § 412 erfolgt.

Sie hat aber auch sonst, wenn andere Frachtführer vorhanden sind, ebensogut Gültigkeit; sie besteht nur, im Gegensatz zu der durch § 408 verlangten, sonstigen Wahrnehmung der Interessen des Versenders, im Interesse des Spediteurs. Der gewöhnliche Fall wird ja der sein, daß der Spediteur, der zugleich Frachtführer ist, die Beförderung innerhalb dieses seines zweiten Gewerbes übernimmt, anstatt die Versendung einem anderen Frachtführer zu übertragen, der die Kosten in gleicher Höhe wie er berechnen würde.

Aber wenn er in der Lage wäre, den Frachtvertrag zu einem billigeren Satze als dem gewöhnlichen abzuschließen, ist er nicht verpflichtet, hiervon Gebrauch zu machen.[1]) Sonst würde § 412 nur dann Platz greifen können, wenn der Spediteur zugleich ein Frachtgeschäft betreibt; denn in allen anderen Fällen wird er von dem Selbsteintritt nur dann Gebrauch machen, wenn er den Transport zu einem niedrigeren Satze als dem normalen ausführen kann. Andernfalls wäre die Selbstversendung nicht nur ohne materiellen Nutzen für ihn, sondern sie würde ihm auch noch die schärfere Haftung des Frachtführers auferlegen.

Die Bestimmung, daß nur die gewöhnliche Fracht verlangt werden kann, hat natürlich auch zur Folge, daß der überschießende Betrag zu Lasten des Spediteurs fällt, wenn die von ihm aufgewendeten Kosten den Normalsatz übersteigen.

Aus der Erwähnung der „gewöhnlichen Fracht" im Gesetze folgern Cosack (§ 95 I, 7a) und im Anschluß Staub (§ 412 Anm. 1), daß ein Recht zum Selbsteintritt nur dann gegeben sei, wenn eine solche Fracht sich herausgebildet habe. Eine nähere Begründung geben beide nicht. Dieselbe würde auch nicht leicht sein. Darin, daß § 412 den Selbsteintritt selbständig regelt, herrscht Übereinstimmung. Es können also auch nicht gemäß § 407 die entsprechenden Vorschriften über das Kommissionsgeschäft (§§ 400 ff.) Anwendung finden, ganz abgesehen davon, daß sie auch bei einer analogen Anwendung ausfallen würden. Denn die Verhältnisse beim An- und Verkauf von Waren und Wertpapieren

[1]) Ebenso Düringer-Hachenburg § 412 III, 6; Makower § 412 Ia; and. A. Lehmann-Ring § 412, 2 u. 6.

sind ganz andere. Der Börsen- bezw. Marktpreis wechselt mit jedem Tag; es handelt sich um größere Summen; der Kommittent ist oft wenig vertraut mit dem einschlägigen Geschäftsbetriebe und erwartet, daß der Kommissionär den Einkauf möglichst zu seinen Gunsten besorgt. Es waren daher die gesetzlichen Bestimmungen nötig, um eine Übervorteilung des Kommitenten infolge des Selbsteintritts zu vereiteln.

Dagegen ist der Frachtbetrag verhältnismäßig gering; der Versender rechnet von vornherein mit dem Normalbetrage; der Satz für die Fracht bleibt regelmäßig derselbe, so daß er sich auch später noch leicht ermitteln läßt. Es würde demnach zur Begründung der Cosackschen Ansicht nur der Wortlaut des § 412 bleiben. Dieser Wortlaut ist aber derartig, daß er nicht deutlicher hätte sein können, wenn das Gesetz ausdrücklich hätte zum Ausdruck bringen wollen, daß der Selbsteintritt in jedem Falle erfolgen könne. Erst zum Schluß wird ganz nebenbei erwähnt, daß die gewöhnliche Fracht verlangt werden könne. Eine andere Ausdrucksweise war auch gar nicht möglich; denn z. B. „die angemessene Fracht" würde dem Zwecke des § 412 nicht entsprochen haben.

Übrigens wird sich fast stets eine Normalfracht herausgebildet haben. Sollte sie nicht vorhanden sein, so wäre sie — unschwer — nach den allgemeinen Grundsätzen zu berechnen. Es ist also davon auszugehen, daß der Spediteur ohne Einschränkung, wenn nicht ein anderes bestimmt ist, die Berechtigung zum Selbsteintritt hat. Macht er hiervon Gebrauch, so hat er — neben den Rechten — zugleich die Pflichten eines Spediteurs und eines Frachtführers.

Cosack (§ 95, 7b) und andere führen hierzu an, daß diese beiden Pflichten oft miteinander in Widerspruch geraten würden, und benennen als Beispiel, daß der Frachtführer ein Recht auf Ausstellung eines Frachtbriefs habe, daß der Spediteur aber gerade diese Last dem Versender abnehmen solle. Sie lösen diese scheinbare Schwierigkeit durch den Vorschlag, stets die Interessen des Versenders den Ausschlag geben zu lassen.

Eine derartige Schwierigkeit ist bei natürlicher Auslegung des § 412 nicht vorhanden. Der Spediteur hat neben den Kosten der Fracht auch Ansprüche auf die Speditionsprovision. Er hat also zunächst, um dieselbe zu verdienen, alles das zu tun, was der

Versender von ihm in seiner reinen Spediteureigenschaft verlangen kann. Diese seine erste Tätigkeit reicht bis zu dem Zeitpunkte, in welchem er das Gut zur Versendung zu übergeben haben würde. Dann, nachdem er also auch die nötigen Begleitpapiere ausgestellt hat, wird aus dem Spediteur ein Frachtführer; gleichzeitig hat er auch die Speditionsprovision verdient. Ein Widerstreit der beiden Pflichten wird sich so kaum ergeben. Die Verpflichtung des Spediteurs, solange der Transport andauert die Weisungen des Versenders zu befolgen und eventuell weiterzugeben, wird durch § 433 ersetzt, und an Stelle der außerdem noch hauptsächlich denkbaren Pflicht, beim Vorliegen eines Ablieferungshindernisses für die zweckentsprechende Behandlung des Gutes zu sorgen und den Versender unverzüglich zu benachrichtigen, tritt § 437.

Hat der Spediteur die Beförderung selbst übernommen, so ist er darum nach § 432 nicht gezwungen, sie nun auch in eigener Person auszuführen. Betraut er damit einen anderen Frachtführer, so kann er die gewöhnliche Fracht in Ansatz bringen, auch wenn er billiger abgeschlossen hat. Allerdings haftet er dann für den Frachtführer gemäß § 278 BGB. wie für sich selbst.

§ 9.

Die Pflicht zur rechtzeitigen Vornahme der Versendung.

Von dem Zeitpunkt ab, in welchem der Spediteur die sich aus seiner reinen Spediteurtätigkeit ergebenden Pflichten erfüllt hat und in welchem er bei Nichtselbsteintritt das Gut dem Frachtführer übergeben haben würde, hat er auch, und wie vorher gezeigt, ziemlich ausschließlich, die besonderen Pflichten eines Frachtführers. Dieselben sind teils aktiv, teils passiv.

Unter den aktiven, regelmäßig wiederkehrenden — da die Ausstellung eines Ladescheins nicht die Regel ist, gehören die dadurch hervorgerufenen Verpflichtungen zunächst nicht hierher — ist die Hauptpflicht die: die Versendung rechtzeitig auszuführen. Ist darüber eine Vereinbarung mit dem Versender erfolgt, etwa dadurch, daß der Sollvorschrift des § 426, 8 entsprechend ein dahin-

gehender Vermerk in den Frachtbrief aufgenommen worden ist, so ist die angegebene Frist maßgebend. Ist das nicht geschehen, so greift § 428 ein, der in Teil 1 bestimmt, daß dann die Frist nach dem Ortsgebrauch, eventuell den Umständen nach angemessen, anzunehmen ist.

Der Ortsgebrauch ist maßgebend, nicht der Handelsgebrauch, der allerdings oft damit übereinstimmen wird, aber nach § 346 nur Anwendung findet, wenn auch der Versender Kaufmann ist. Als Ort gilt naturgemäß der Ort, von dem aus die Beförderung zu erfolgen hat. Besteht kein Ortsgebrauch, so ist eine angemessene Frist zugrunde zu legen, die bei Meinungsverschiedenheiten durch richterliches Ermessen festgestellt wird. Der Ortsgebrauch erstreckt sich auf die Beantwortung sowohl der Frage, binnen welcher Zeit der Transport zu beginnen hat, als auch der, bis wann er zu beendigen ist.

In erster Linie kommt es dem Verfasser auf den Erfolg, auf die rechtzeitige Ankunft am Bestimmungsorte an. Er wird nichts dagegen haben, wenn der Spediteur zwar die Versendung schuldhaft verzögert, dann aber durch besondere Mittel, deren Mehrkosten er zu tragen hat, eine entsprechende Beschleunigung eintreten läßt. Er kann aber den rechtzeitigen Beginn der Beförderung verlangen und daraufhin klagen oder ihn durch eine einstweilige Verfügung erzwingen. Außerdem hat er noch besondere Rechte.

Im Falle der Unmöglichkeit, sei es des Beginnes oder der Fortsetzung der Reise, kommen die §§ 323—325 u. 645 BGB. zur Anwendung. Danach bestehen keine Forderungen aus dem Vertrage, wenn weder Spediteur noch Versender die Unmöglichkeit zu vertreten haben. Trifft den Spediteur die Schuld, so kann der Versender Schadensersatz wegen Nichterfüllung verlangen oder vom Vertrage zurücktreten. Beruht die Nichtbeförderung oder Nichtablieferung auf einem vom Versender zu vertretenden Umstande, so behält der Spediteur den Anspruch auf die Gegenleistung unter Anrechnung des infolge Befreiung von der Leistung Ersparten.

Ist die Verhinderung im Antritt oder in der Fortsetzung der Reise nur zeitweilig und nicht auf den Versender zurückzuführen, so gelten die Vorschriften des § 428, 2. Sie bestimmen, daß der

Versender dann von dem Vertrage zurücktreten kann, daß er aber, wenn auch der Spediteur an der Verhinderung schuldlos ist, für die Vorbereitung der Reise, die Wiederausladung und den zurückgelegten Teil der Reise zu entschädigen ist. Die Verhinderung darf nur eine zeitweilige sein, sie muß aber erheblich sein. Eine geringfügige, nicht ins Gewicht fallende Störung des Transportes und andererseits eine Verzögerung, die den Zweck des Transportes zunichte macht, scheiden aus. Als Verhinderungsursachen kommen z. B. Naturereignisse, Krieg, Zollbeschlagnahme, aber auch ein schuldhaftes oder schuldloses Verhalten des Spediteurs in Betracht.

Durch die Vorschriften des § 428, 2 ist der § 636 BGB., der, da der Frachtvertrag Werkvertrag ist, Anwendung finden würde, wenn eine besondere Regelung nicht erfolgt wäre, ausgeschaltet.

Makower (S. 1503 IIIa, 1) ist anderer Ansicht; er konstruiert, indem er „Verhinderung" für gleichbedeutend mit „Unmöglichkeit" hält und daraus folgert, daß es Fälle gäbe, in denen die Verzögerung nicht auf einer objektiven Unmöglichkeit, sondern auf einem schuldlosen oder schuldhaften Verhalten des Spediteurs beruhe, daß in solchen Fällen § 636 BGB. zur Anwendung gelange. Diese Konstruktion ist willkürlich. Es ist kein Grund gegeben, aus dem es gerechtfertigt wäre, die zeitweilige Verhinderung auf eine zeitweilige, aus äußeren Einflüssen hervorgehende Unmöglichkeit zu beschränken. Der Ausdruck „verhindern„ umfaßt vielmehr jeden tatsächlichen Erfolg in dieser Hinsicht, auch wenn er ausschließlich in der Person des Spediteurs begründet ist.[1])

Hat der Versender die Verhinderung zu vertreten — ein Verschulden braucht dabei nicht vorzuliegen —, so hat er aus § 482, 2 kein Rücktrittsrecht. Selbstverständlich bleibt ihm aber stets ein Kündigungsrecht aus § 649 mit der Maßgabe, daß er dem Spediteur die vereinbarte Vergütung abzüglich des infolge Aufhebung des Vertrages Ersparten zu entrichten hat.

Der Spediteur hat als Frachtführer grundsätzlich kein Kündigungsrecht. Nur in dem Falle, daß der Versender für die Verzögerung verantwortlich ist, kann er gemäß § 643 BGB. eine an-

---

[1]) Vers. A. Düringer-Hachenburg § 428 V; Lehmann-Ring § 428 Nr. 8, 1.

gemessene Frist setzen, nach deren fruchtlosem Ablauf der Vertrag als aufgehoben gilt. Außerdem kann er gemäß § 642 BGB. eine angemessene Entschädigung verlangen. Beruht die Verhinderung auf einem Verschulden des Spediteurs, so kann der Versender nach § 428, 2 Satz 1 von dem Vertrage zurücktreten; zu einem Ersatz der Auslagen des Spediteurs ist er nur verpflichtet, insoweit er ungerechtfertigt bereichert sein würde, also wenn der Transport zum Teil ausgeführt ist. Ist ihm infolge der Verzögerung ein Schaden erwachsen, so muß ihm neben dem Rücktrittsrecht auch noch der Anspruch auf Schadensersatz wegen Versäumung der Lieferzeit aus § 429 zugestanden werden. § 429, 1 ist also neben § 428, 2 bestehend, nicht als durch ihn ausgeschlossen, anzusehen; eine entgegenstehende Absicht des Gesetzgebers würde in § 428, 1 Satz 1 durch die Hinzufügung „oder Schadensersatz verlangen" zum Ausdruck gebracht sein, analog der Ausdrucksweise der entsprechenden Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Denn daß der Versender, wenn er nicht zurücktritt, den Anspruch aus § 429, 1 hat, ist klar.[1])

Trifft weder den Versender noch den Spediteur bei der Verhinderung ein Verschulden, so kann der Versender von dem Vertrag zurücktreten, hat aber den Spediteur für die Vorbereitung der Reise, die eventuelle Wiederausladung und den zurückgelegten Teil der Reise zu entschädigen. Über den letzten Punkt besteht Meinungsverschiedenheit.

Düringer-Hachenburg (§ 428 V c) ist der Ansicht, daß darunter nicht die sogen. Distanzfracht, ein Betrag entsprechend dem zurückgelegten Wege, zu verstehen sei, sondern nur ein Schadensersatz. Lehmann-Ring (§ 428 Nr. 10) billigt dem Spediteur zwar auch nur das damnum emergens zu, rechnet aber sonderbarerweise die Distanzfracht dazu. Staub (§ 428 Anm. 6), Makower (§ 42 III d) und Cosack (S. 458 b) treten für Zubilligung der Distanzfracht ein.

Der Ansicht Düringer-Hachenburgs ist beizutreten. Der Betrag der Fracht enthält den sich aus dem Frachtvertrage ergebenden Gewinn. Also geht auch ein der erfolgten Beförderung

[1]) Vers. A. Makower § 429 II d; anscheinend auch Lehmann-Ring § 428 Nr. 10; abweichend Düringer-Hachenburg § 428 V, 5.

entsprechender Teilbetrag über die aufgewendeten Kosten hinaus. Es würde den allgemeinen Grundsätzen nicht entsprechen, daß dem Versender das Risiko und der Ersatz des lucrum cessans des Spediteurs aufgebürdet wird; § 644 BGB. sagt ausdrücklich, daß der Unternehmer die Gefahr bis zur Abnahme des Werkes trägt. Endlich spricht für diese Ansicht aber auch die Ausdrucksweise des § 428, 2, die von einer „Entschädigung" spricht. Als Entschädigung kann nur der Ersatz der entstandenen Kosten angesehen werden. Diese würden dem Spediteur demnach nur zu entrichten sein.

Statt dessen bleibt es natürlich dem Spediteur unbenommen, seine Forderungen nur nach den Grundsätzen über die ungerechtfertigte Bereicherung geltend zu machen.

Über die Höhe der vom Versender zu zahlenden Entschädigung entscheidet der Ortsgebrauch. Liegt ein solcher, was wohl die Regel sein wird, nicht vor, so tritt bei Uneinigkeit die freie richterliche Beurteilung ein.

§ 10.

Die Haftpflicht.

Eine weitere, dem im ersten Hauptteil behandelten § 390 analoge Pflicht des Spediteurs ist seine Haftpflicht während der Zeit, innerhalb welcher er das Gut als Frachtführer in Besitz hat. § 429, 1 bestimmt, daß er für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung oder durch Versäumung der Lieferzeit entsteht, haftet, wenn er nicht nachweist, daß diese Umstände durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten.

Unter Annahme ist die Empfangnahme des Gutes zu der durch ihn zu besorgenden Beförderung zu verstehen. Die Haftung aus § 429 tritt also in dem Augenblick ein, in welchem er den Frachtvertrag selbst übernimmt, sei es durch die Tat oder durch eine Mitteilung an den Versender. Erfolgt die letztere in einem Zeitpunkt, in welchem der Spediteur abredegemäß den Transport noch nicht ausführen darf, etwa weil der Versender mit ihm als

reinem Spediteur vereinbart hat, daß die Ware vorläufig noch lagern solle, so beginnt seine Haftung erst, wenn er Weisung zur Versendung erhalten hat, wenn er also als Frachtführer auftritt. Schließt sich die Beförderung unmittelbar an die Spedition an und hat er gleich beim Abschluß des Speditionsvertrages die Selbstübernahme des Transportes erklärt, so haftet er von Anfang an aus § 429, 1.

Unter Ablieferung ist die Aufgabe der dem Spediteur während der Dauer des Frachtvertrages allein zustehenden unmittelbaren Verfügungsgewalt zugunsten des hiermit einverstandenen Empfängers oder eines mit seinem Einverständnis gewählten Dritten zu verstehen. Eine einseitige Besitzaufgabe zugunsten des Empfängers fällt ebensowenig darunter wie die Tatsache, daß der Empfänger nicht zu ermitteln ist. Andererseits ist eine körperliche Ablieferung, eine Besitzaufgabe, nicht erforderlich; es genügt, daß der Spediteur aus einem anderen rechtlichen Grunde auf Grund einer besonderen Vereinbarung für den Empfänger den Besitz weiter ausübt.

Auf die Begriffe „Verlust" und „Beschädigung" treffen die früher gemachten Ausführungen auch hier zu.

Die Versäumung der Lieferzeit umfaßt sowohl Verzögerung in der Absendung wie auch in der Beförderung und Ablieferung des Gutes. Als Lieferzeit ist, falls sie nicht vereinbart ist, die am Orte der Absendung übliche, gegebenenfalls eine angemessene maßgebend. Die Haftung tritt unmittelbar ein; einer Inverzugsetzung des Spediteurs nach Maßgabe des § 326 BGB. bedarf es nicht.

Ist das Gut verloren oder beschädigt, oder ist die Lieferzeit nicht innegehalten, so muß sich der Spediteur exkulpieren. Er muß nachweisen, daß ihn daran kein Verschulden trifft, daß diese Vorfälle auf Umständen beruhen, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers[1]) nicht abgewendet werden konnten, und zwar muß er dies, wie bei der Erörterung des § 390 ausgeführt, positiv nachweisen, eine bloße Vermutung oder Wahrscheinlichkeit genügt nicht.

[1]) Der hier ohne ersichtlichen Grund an die Stelle des sonst üblichen „ordentlichen Kaufmanns" tritt.

Eine Ausnahme von dieser Haftpflicht ist gegeben, wenn der Versender den Spediteur mit der Beförderung von Kostbarkeiten, Kunstgegenständen, Geld oder Wertpapieren betraut hatte, ohne ihm von dieser Eigenschaft des Gutes Mitteilung zu machen. Die Mitteilung — eine auf andere Weise erlangte Kenntnis des Spediteurs von der Beschaffenheit des Gutes ist ohne Bedeutung — muß spätestens bei der Übergabe zur Beförderung erfolgen. Jedoch kann, wenn sie nicht gleichzeitig mit dem Abschluß des Frachtvertrages, sondern später stattfindet, der Frachtführer die Beförderung ablehnen, da sich der Tatbestand, auf Grund dessen er die Versendung zu übernehmen bereit war, dadurch wesentlich ändert. Unterläßt der Versender die Mitteilung, so fällt die Haftpflicht des Spediteurs für Verlust oder Beschädigung aus § 429, 1 fort, und zwar vollständig. Denn hätte der Spediteur den Wert der Sendung gekannt, so würde er besondere Vorsichtsmaßregeln getroffen, z. B. eine Versicherung genommen oder bei den staatlichen Anstalten die entsprechenden Sicherungsvorschriften beobachtet haben; und ein geringerer Wertersatz läßt sich nicht durchführen, weil es regelmäßig undenkbar erscheint, eine Grundlage hierzu zu finden.

Jedoch kann aus § 823 BGB. eine Schadensersatzpflicht des Spediteurs hergeleitet werden, nämlich dann, wenn ihm Vorsatz zur Last fällt. Dagegen muß eine Haftung wegen Fahrlässigkeit aus § 823 BGB., wie Düringer-Hachenburg (§ 429 VII) annimmt, als durch § 429, 2 ausgeschlossen gelten. Denn sonst würde für die Nichthaftung des § 429, 2 nur der Fall übrigbleiben, daß der Spediteur nicht positiv die Schadensursache nachweisen kann, obwohl er dargetan hat, daß ihm keine Fahrlässigkeit zur Last fällt.

Auch abgesehen hiervon würde der Gesichtspunkt zur Beurteilung genügen, daß der Spediteur die Fahrlässigkeit vermieden haben würde, wenn ihm die Beschaffenheit des Gutes mitgeteilt worden wäre.[1])

Die Haftpflicht wegen Versäumung der Lieferzeit bleibt auch im Falle des § 429, 2 bestehen. Eine vertragliche Änderung der Haftung des Spediteurs kann selbstverständlich stets erfolgen.

[1]) Vers. A. Staub § 429 Anm. 24.

§ 11.

Der Umfang der Haftpflicht.

Den Umfang der Haftung aus § 429 bestimmt für die Fälle des Verlustes oder der Beschädigung § 430. Ist das Gut ganz oder teilweise verloren gegangen, so ist der gemeine Handelswert bezw. der gemeine Wert zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Ablieferung in dem Zeitpunkte hatte, in welchem die Ablieferung zu bewirken war; im Falle der Beschädigung ist der Unterschied zwischen dem Verkaufswerte des Gutes im beschädigten Zustand und dem gemeinen Wert zu ersetzen, welchen das Gut ohne die Beschädigung am Orte und zur Zeit der Ablieferung gehabt haben würde. In beiden Fällen kommt noch in Abzug, was infolge des Verlustes oder der Beschädigung an Zöllen, sonstigen Kosten und Fracht erspart ist.

Die Frage des Schadensersatzes bei Versäumung der Lieferzeit ist nicht berührt; es greifen hier also die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches Platz, nach denen voller Ersatz zu leisten ist. Das Widersinnige dieser Regelung ist bereits im ersten Teil eingehend behandelt worden.

Der zu ersetzende gemeine Handelswert ist der Wert, welchen ein Gut im Handelsverkehr hat. Er wird regelmäßig nur vorliegen, wenn ein Börsen- oder Marktpreis besteht. Der bei seinem Fehlen eingreifende gemeine Wert ist der Wert, welchen das Gut für jedermann hat. Der Wert ist — eine kleine Konzession an den im übrigen durch § 430 stiefmütterlich behandelten Versender — nach dem Orte der Ablieferung zu berechnen. Daraus ergibt sich ganz natürlich, daß das, was der Versender infolge Eintretens des Verlustes oder der Beschädigung an den Auslagen, die er bei ordnungsgemäßer Beförderung gehabt hätte, erspart hat, abzuziehen ist.

Der gemeine Wert des Gutes ist stets zu ersetzen, auch wenn der dem Versender erwachsene Schaden ausnahmsweise geringer sein sollte. Er ist aber nur dann zu ersetzen, wenn wirklich ein Schaden entstanden ist. Das ergibt sich klar aus der Fassung des § 429, 1. Staubs Ansicht (§ 430 Anm. 4), daß — das Bei-

spiel entsprechend geändert — der Versender Ersatz verlangen könne, auch wenn er die Versendung des Gutes für einen anderen besorgt habe und dieser andere auf Geltendmachung verzichte, ist nicht haltbar.[1]) Sie würde nur dann zutreffen, wenn der andere dem Versender seinen Anspruch abgetreten hatte.

Hat der Spediteur für Verlust des Gutes Ersatz geleistet und gelangt es nachher wieder in seinen Besitz, so ist es dadurch doch nicht in sein Eigentum übergegangen. Er hat vielmehr dem Versender davon Mitteilung zu machen, der ihm den erhaltenen Betrag herauszugeben hat, dafür aber einen neuen Anspruch aus verspäteter Lieferung erhält.

Die von Staub (§ 430 Anm. 5) und Lehmann-Ring (§ 430 Nr. 8) vertretene Ansicht, der Spediteur könne das Eigentum nach § 255 BGB. erwerben, indem er den vollen Schadensersatz leiste, falls ihn die gezahlte Summe nicht bereits erreicht habe, ist irrig. Darauf hat der Spediteur nachträglich keinen Anspruch, denn § 255 BGB. verlangt Ersatz des vollen Schadens, der also auch gegen Abtretung der Eigentumsansprüche des Versenders gezahlt sein müßte, bevor das Gut sich wiedergefunden hat. War die Zahlung aber noch nicht erfolgt, so sind alle Folgerungen aus dem Verluste hinfällig und der Anspruch aus Versäumung der Lieferzeit tritt an ihre Stelle.

Die milde Haftung des Spediteurs für Verlust und Beschädigung besteht bei dem Vorliegen gewöhnlicher Fahrlässigkeit und in den Fällen, in denen er sich nicht exkulpieren kann. Bei grober Fahrlässigkeit und Vorsatz kann er auf Ersatz des vollen Schadens in Anspruch genommen werden. Da diese Haftung eine strengere sein soll, so hat der zu ersetzende Betrag wenigstens die Höhe des nach § 430, 1, 2 zu berechnenden Schadens zu erreichen.

§ 12.

Die Haftpflicht für andere.

Die gleiche Haftung, die § 430 für den Spediteur selbst bestimmt, trifft ihn auch für die Personen, deren er sich in Aus-

[1]) So Düringer-Hachenburg § 430 II, 1.

führung des Transportes bedient. § 431 bestimmt: „Der Frachtführer hat ein Verschulden seiner Leute und ein Verschulden anderer Personen, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient, in gleichem Umfange zu vertreten wie eigenes Verschulden".

Auf den ersten Blick besagt diese Vorschrift dasselbe wie § 278 BGB.: „Der Schuldner hat ein Verschulden seines gesetzlichen Vertreters und der Personen, deren er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten bedient, in gleichem Umfange zu vertreten wie eigenes Verschulden", abgesehen von der — selbstverständlichen — Nichterwähnung des gesetzlichen Vertreters in § 431.

Dann fällt aber zunächst auf, daß es höchst merkwürdig wäre, eine Gesetzesvorschrift, die ohnedies zur Anwendung kommen würde, grundlos zu wiederholen.

Weiter ist die Ausdrucksweise eine verschiedene. In § 278 BGB. ist von Verschulden von Personen die Rede, deren er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit bedient, von einem Verschulden, das bei der Ausführung der zu ihrem speziellen, ihnen vom Schuldner übertragenen Arbeitsbereich gehörenden Tätigkeit begangen worden ist.

§ 431 behandelt zwei Personenkategorien; die erste begreift schlechthin ein Verschulden „seiner Leute" ein. Der Zusatz des § 278 fehlt. Daraus ist zu schließen, daß die Haftung auch solche Handlungen der Angestellten des Spediteurs umfaßt, die sie außerhalb des ihnen zugewiesenen Wirkungskreises vorgenommen haben. Die zweite Kategorie umfaßt ein Verschulden anderer Personen, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient. Das Gewicht ist hier auf das Wort „bei" zu legen, das gegenüber dem „zur Erfüllung" in § 278 BGB. angewendet ist. Es geht daraus hervor, daß ein Verschulden dieser Personen auch außerhalb der ihnen zugeteilten Arbeit dem Spediteur zur Last fällt, daß also die Haftung sowohl für die „Leute" wie für die „anderen Personen" des § 431 eine gegenüber § 278 BGB. verschärfte ist.[1])

Daß diese Folgerung auch der Absicht des Gesetzgebers ent-

[1]) Vers. A. Düringer-Hachenburg § 431 I, III, 1; Makower III b; Lehmann-Ring Nr. 2; Goldmann Nr. 5.

spricht, geht überdies aus der Denkschrift (S. 405) hervor: „Durch den § 278 BGB. . . . wird der Art. 400 nicht völlig ersetzt. Denn nach dem letzteren haftet der Frachtführer, wie in Rechtsprechung und Wissenschaft anerkannt ist, für seine Leute auch dann, wenn eine Handlung in Frage steht, die der Angestellte nicht unmittelbar bei Ausführung der ihm obliegenden Verrichtungen vorgenommen hat". Staub (§ 431 Anm. 1, 3) hat seine frühere entgegengesetzte Ansicht jetzt dahin geändert, daß er sich den Ausführungen der Denkschrift streng wörtlich anschließt; für die „Leute" hält er die strengere Haftung gerechtfertigt, für die „anderen Personen" nicht, indem er den Worten „bei der Ausführung der Beförderung" und „zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit" die gleiche Bedeutung beimißt. Eine solche Unterscheidung erscheint indessen nicht gerechtfertigt, vielmehr gekünstelt. Eine Begriffsbestimmung der „Leute" des Spediteurs ist nicht gegeben. Es sind darunter seine Angestellten zu verstehen, Personen, die nicht nur gelegentlich einmal für ihn tätig sind, und zwar diejenigen Angestellten, welche innerhalb des Gewerbebetriebes als Spediteur-Frachtführer mit der Wahrnehmung irgendeines Arbeitszweiges betraut sind.

Unter den „anderen Personen" ist jeder zu verstehen, dessen sich der Spediteur bei Ausführung der Beförderung in einem einzelnen Falle bedient. Für beide, für seine Angestellten wie für die gelegentlich aushelfenden Personen, haftet der Spediteur nicht nur, wenn sie bei Ausführung der ihnen zugewiesenen oder in ihr besonderes Tätigkeitsgebiet fallenden Arbeitsleistung ein Verschulden trifft, sondern auch wenn ihnen außerhalb des bestimmten Arbeitskreises, der Arbeitszeit oder des Arbeitsortes ein Verschulden in Ansehung des Frachtgutes zur Last fällt.

§ 13.

Besonderer Fall der Haftpflicht.

Eine besonders geartete Haftung für Personen, deren sich der Spediteur bei der Ausführung der Beförderung bedient, gibt § 432. Wenn der Spediteur den Selbsteintritt ausgeübt hat, so sind, wenn er die Versendung bis zur Ablieferung nicht ganz in eigener Person ausführt, zwei Fälle denkbar.

Der erste liegt vor, wenn der Spediteur, dem Zwischenspediteur analog, einen Zwischenfrachtführer angenommen hat. Dazu ist er berechtigt, wenn sich der direkte Transport unter normalen Verhältnissen nicht oder nur unter Schwierigkeiten bewerkstelligen läßt, und wenn ein anderer Frachtführer ebenso handeln würde. Er kann dann die Beförderung des Gutes für diese Teilstrecke übernehmen und für die weitere Versendung einen anderen Frachtführer auswählen. Mit der Annahme durch den neuen Frachtführer ist der zwischen ihm und dem Versender abschlossene Vertrag erfüllt; ein neuer selbständiger Vertrag tritt in Kraft, bei dem je nach dem Abschluß entweder der Spediteur oder unmittelbar der Versender als Absender dem Frachtführer gegenüber auftritt. Für die weitere Ausführung des Transportes haftet der Spediteur nur dann, wenn ihn bei der Auswahl des Zwischenfrachtführers ein Verschulden trifft.

Der andere Fall ist gegeben, wenn die Vorbedingungen zur Annahme eines Zwischenfrachtführers — wozu natürlich auch eine entsprechende Vereinbarung mit dem Versender gehören kann — fehlen, der Spediteur also die Ausführung des ganzen Transportes bis zur Ablieferung an den Empfänger übernommen hat.

Diesen Fall behandelt § 432. In dem ersten Abschnitt spricht er das Weiterbestehen der Haftung für den Spediteur aus, wenn er das Gut zur Ausführung der von ihm übernommenen Beförderung einem anderen Frachtführer übergeben hat. Es ist das eine, wohl im Hinblick auf den Zusammenhang mit dem Folgenden gewollte, Wiederholung im Gesetze. Denn da der Spediteur zur Besorgung des ganzen Transportes verpflichtet ist, so sind solche „Unterfrachtführer" als Erfüllungsgehilfen anzusehen. Sie fallen unter die „anderen Personen" des § 431. Der Spediteur haftet also, wenn er aus eigener Machtvollkommenheit ohne Berechtigung eine Teilstrecke oder den ganzen Transport durch Unterfrachtführer ausführen läßt, für sie, über § 278 BGB. hinausgehend, aus § 431.

In einem besonderen Falle hat das Gesetz im Interesse des Versenders die Haftung eigenartig geregelt. Der zweite Teil des § 432 schreibt vor, daß ein Unterfrachtführer, der das Gut mit

dem ursprünglichen Frachtbrief annimmt, diesem gemäß dadurch in den Frachtvertrag eintritt und die selbständige Verpflichtung übernimmt, die Beförderung nach dem Inhalte des Frachtbriefes auszuführen. Hieraus ergibt sich ein Gesamtschuldverhältnis der einzelnen Frachtführer, der „Samtfrachtführer".

Der Unterfrachtführer steht nur in einem Verhältnis zum Spediteur: verursacht er schuldhafterweise einen Schaden, so kann sich der Versender nur an den Spediteur halten, der seinerseits seine Erfüllungsgehilfen in Anspruch nehmen kann.

Der Samtfrachtführer tritt in unmittelbare Beziehung zum Versender, der ihn beliebig, in erster Linie und allein, belangen kann. Durch die Annahme des Gutes und zugleich des ursprünglichen Frachtbriefes wird diese Gesamthaftung herbeigeführt.

Unter „ursprünglich" ist „dem Inhalte nach ursprünglich" zu verstehen: es ist nicht erforderlich, daß der Originalfrachtbrief — der über den Versendungsvertrag bis zum Endziel ausgestellt ist, der „durchgehende" Frachtbrief — übergeben wird; es kann an seiner Stelle bei Verlust oder Beschädigung eine Urkunde desselben Inhalts, die also auch über die Beförderung von dem Ausgangsort bis zum Ablieferungsort zu lauten hat, ausgestellt werden. Mit seiner Entgegennahme nach Empfang des Gutes tritt die unmittelbare Haftung des Samtfrachtführers ein; er schließt dadurch einen selbständigen Vertrag mit dem Versender ab. Will er diese Folge vermeiden, so muß er einen neuen Frachtvertrag für den Teiltransport mit dem Versender abschließen. Hat er den Frachtbrief bedingungslos angenommen, so haftet er so, als wenn er allein die gesamte Beförderung auf der ganzen Strecke ausgeführt hätte. Er haftet aber auch nur aus dem Frachtbriefe, nicht für vor Beginn und nach Ausführung des Transportes liegendes Verschulden, das dem Spediteur oder einem anderen Samtfrachtführer zur Last fällt.

Wird er oder ein anderer Samtfrachtführer — zu denen auch der Spediteur gehört — von dem Versender aus § 432, 2 in Verb. mit §§ 421 ff. BGB. in Anspruch genommen, so kann er sich nicht dadurch von der Haftpflicht befreien, daß er nachweist, daß er selbst an dem Schaden unbeteiligt ist, daß derselbe während eines bestimmten anderen Teiles des Transportes entstanden ist.

Er haftet eben auch für das Verschulden anderer, und nur dadurch kann er sich exkulpieren, daß er nachweist, nach Lage des Falles könne keinem der Frachtführer ein Verschulden zugerechnet werden. Denn dann ist die Grundlage zur Anwendung des § 431 nicht vorhanden.

Er kann sich aber im Innenverhältnis der Samtfrachtführer untereinander in Gemäßheit von § 432, 3 schadlos halten. Steht fest, wer den Schaden verschuldet hat, so kann er ohne weiteres von ihm Ersatz verlangen. Ist der Urheber des Schadens nicht zu ermitteln, so ist der Ersatz von allen Samtfrachtführern zu tragen, und zwar proportional, nach dem Verhältnis ihrer Anteile an der Fracht. Von der Beitragspflicht befreit ist dabei derjenige, auf dessen Beförderungsstrecke der Schaden nachweislich nicht entstanden ist, demnach der Spediteur, wenn er mit dem Transport von vornherein andere beauftragt hat.

§ 14.

Die Gehorsamspflicht gegenüber Weisungen des Absenders.

Zwei Personen, die in einem Frachtvertrage regelmäßig wiederkehren, sind der Absender und der Empfänger. Der Empfänger wird dem Frachtführer manchmal, so wenn ein Ladeschein ausgestellt ist, erst am Ablieferungsorte bekannt. Für gewöhnlich ist er von vornherein fest bestimmt. Beide, Absender und Empfänger, können unter gewissen Bedingungen an den Frachtführer Weisungen ergehen lassen, denen zu folgen dieser verpflichtet ist. Den ersteren Fall behandelt § 433.

Er bestimmt, daß der Absender den Frachtführer anweisen könne, das Gut anzuhalten, zurückzugeben oder an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger auszuliefern. Der Absender hat dieses Recht, also die Person, von der der Frachtführer das Gut übernommen hat. Meist wird das ein Spediteur sein. Im vorliegenden Falle ist es derjenige, welcher dem Frachtführer-Spediteur das Gut übergeben hat, also der Versender.

Der § 433, 1 entspricht der Vorschrift des § 408, 1, nur daß er nicht allgemein ein Befolgen der Weisungen anordnet, sondern die hauptsächlich vorkommenden Fälle namentlich aufzählt. Welche Gründe den Absender bei seiner Anordnung leiten, und welche Ansicht der Spediteur über die Zweckmäßigkeit hat, ist gleichgültig; er ist zum Gehorsam verpflichtet, solange die Weisungen im Einklang mit den durch den Frachtvertrag übernommenen Pflichten und der vereinbarten Vergütung stehen. Solange die Beförderung noch nicht beendet ist, hat der Absender die Verfügungsgewalt.

Die Versendung des Gutes ist ein Vertrag mit dem Spediteur zugunsten eines Dritten, des Empfängers, der jederzeit ohne Zustimmung des Dritten wieder aufgehoben oder geändert werden kann. Der Spediteur muß also das Gut auf erfolgte Weisung hin anhalten, er muß es dem Absender oder einer von ihm bezeichneten Person zurückgeben — zu einer Zurückbeförderung ist er nicht verpflichtet —, und er muß es gegebenenfalls einem anderen als dem zuerst angegebenen Empfänger ausliefern; hierzu ist er aber nur verpflichtet, wenn ihm dadurch keine besonderen, beim Abschluß des Vertrages nicht vorherzusehenden Pflichten erwachsen.

Der Zeitpunkt, in welchem das Verfügungsrecht des Absenders aufhört, ist in § 433, 2 angegeben. Es erlischt, sobald nach der Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung der Frachtbrief dem Empfänger übergeben ist, und ferner, wenn der Empfänger Klage gemäß § 435 gegen den Frachtführer erhoben hat; außerdem, zwar nicht besonders aufgeführt, aber sich als selbstverständlich ergebend, dann, wenn das Gut selbst am Ablieferungsort dem Empfänger oder mit dessen ausdrücklicher oder stillschweigender Einwilligung einem anderen ausgehändigt ist. Die Aushändigung muß eine rechtswirksame sein, so daß der Spediteur nicht mehr in der Lage ist, über das Gut zu verfügen. Kann er sie anfechten, so muß er dies auf Weisung des Absenders tun.

Die Übergabe des Frachtbriefes bringt das Verfügungsrecht des Absenders nur dann zum Erlöschen, wenn sie nach Ankunft des Gutes oder wenigstens eines Teiles desselben am Ab-

lieferungsorte erfolgt. Erfolgt sie vorher, so bleibt die Gehorsamspflicht dem Absender gegenüber bestehen.

Die Klage gemäß § 435 gründet sich auf das dem Empfänger nach Ankunft des Gutes am Ablieferungsort zustehende Recht, die Übergabe des Frachtbriefes und des Gutes zu verlangen. Verweigert der Spediteur dies und hat der Empfänger darauf, den gesetzlichen Vorschriften entsprechend, Klage erhoben, so ist mit dem Augenblick die Klageerhebung der Übergabe des Gutes und der Auslieferung des Frachtbriefes nach erfolgter Ankunft des Gutes gleichgestellt und der Spediteur darf nur noch die Anweisungen des Empfängers beachten.

Macht sich der Spediteur einer Pflichtverletzung schuldig, so ist die selbstverständliche Folge seine Schadensersatzpflicht. Dem Absender haftet er aus §§ 429—431, dem Empfänger „ist er für das Gut verhaftet".

Diese eigenartige Fassung und Hervorhebung in § 433 — die Schadensersatzpflicht dem Absender gegenüber ist nicht besonders erwähnt — kann nur den Zweck einer Abschwächung der Haftung haben, die auch, zumal in dem Fall, daß der Empfänger gegen den Spediteur Klage erhoben hat, nicht ohne Berechtigung ist. Die Haftung erstreckt sich also nicht auf Ersatz des vollen Schadens, sondern nur auf den Schaden, den das Gut infolge Verlust, Beschädigung oder Verzögerung erleidet.[1])

§ 15.

Die Gehorsamspflicht gegenüber Weisungen des Empfängers.

Im vorigen Abschnitt wurde bemerkt, daß sich der Vertrag des Absenders mit dem Spediteur-Frachtführer als ein Vertrag zugunsten eines Dritten, des Empfängers, darstelle, mit der Bestimmung, daß das Recht des Dritten ohne seine Zustimmung wieder aufgehoben oder geändert werden kann. Demgemäß sind in den §§ 434 u. 435 die Rechte des Empfängers und umgekehrt

[1]) Vers. A. Düringer-Hachenburg § 433 VII; Staub Anm. 8; Makower II d; Goldmann S. 9; and. A. Lehmann-Ring S. 15.

die Gehorsamspflichten des Spediteurs ihm gegenüber gestaltet: sie haben nur subsidiär Geltung.

Erst dann, wenn das Gut am Ablieferungsort übergeben, oder der Frachtbrief nach Ankunft des Gutes ausgehändigt oder die Klage gemäß § 435 erhoben ist, ist in erster Linie der Empfänger für den Spediteur maßgebend. Vorher hat der Spediteur zwar auch Weisungen des Empfängers zu gehorchen, aber unter der stillschweigenden, sich aus § 434 ergebenden Voraussetzung, daß keine entgegenstehende Anordnung des Absenders vorliegt. Diese Gehorsamspflicht ist bereits vor Ankunft des Gutes gegeben. Der Empfänger kann dann schon alle zur Sicherstellung des Gutes erforderlichen Maßregeln ergreifen und dem Spediteur die zu diesem Zwecke notwendigen Anweisungen erteilen. Er kann also, wenn er berechtigten Grund zu der Annahme hat, daß z. B. das Gut Schaden erlitten hat oder infolge unrichtiger Behandlung voraussichtlich erleiden wird, verlangen, daß er unterwegs eine Besichtigung vornehmen und entsprechende Anordnungen treffen darf, die von dem Spediteur zu befolgen sind. Eine unmittelbare und definitive Auslieferung des Gutes kann er aber vor dessen Ankunft am Ablieferungsort nicht fordern, es sei denn, daß der Absender den Spediteur dazu ermächtigt hat.

Auch im ersten Falle sind die Weisungen des Empfängers nur von Wirkung, wenn keine anderen Anordnungen des Absenders entgegenstehen. Ist das Gut am Ablieferungsorte angelangt, ohne daß durch den Absender eine Änderung in der Person des Empfängers vorgenommen wäre, so ist anzunehmen, daß eine solche nicht mehr beabsichtigt ist. Die Rechte des Empfängers sind daher jetzt umfangreicher und die Pflichten des Spediteurs ihm gegenüber näher bestimmt; aber auch jetzt noch, so lange, bis eine der oben angeführten drei Möglichkeiten eingetreten ist, ist immer zu ergänzen: vorausgesetzt, daß keine entgegenstehende Weisung vom Absender vorliegt.

Von den Rechten des Empfängers gegenüber dem Spediteur ist in § 435 besonders dasjenige auf Übergabe des Frachtbriefes und Auslieferung des Gutes hervorgehoben, als dem Recht, dessen erfolgreiche Ausübung — oder, was dem gleichsteht, dessen

gerichtliche Geltendmachung — erst den Empfänger zum Herrn über das Gut macht.

Außerdem ist der Empfänger allgemein berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen den Spediteur geltend zu machen, ohne Unterschied, ob er hierbei in eigenem oder in fremdem Interesse handelt.

Das Recht, hierbei in eigenem Namen aufzutreten, ist im Gesetz ausdrücklich betont, wenngleich es auch schon aus der Natur des Frachtvertrages als eines Vertrages zugunsten eines Dritten folgt. Der Empfänger hat sich also nur als solchen zu legitimieren; er braucht keine Ermächtigung des Absenders vorzuweisen.

Die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte sind nicht nur solche auf Grund des Frachtbriefes; es kommen auch mündliche Vereinbarungen und Abänderungen in Betracht. Daß der Empfänger auch der endgültige Adressat sei, ist nicht nötig; er kann eine Zwischenperson sein. Er kann aber von dem Spediteur die Erfüllung seiner Verpflichtungen nur Zug um Zug gegen Darbietung des Betrages für Fracht und Unkosten verlangen.

§ 16.

Die Pflichten beim Vorliegen eines Ablieferungshindernisses.

§ 437 behandelt als letzte der dem Spediteur im Regelfall — daß kein Ladeschein ausgestellt ist — obliegenden Pflichten sein Verhalten in dem Falle, daß die Übergabe des Gutes an den Empfänger nicht möglich ist. Er bestimmt in Abs. 1, daß wenn der Empfänger nicht zu ermitteln ist oder die Annahme verweigert, oder wenn sich ein sonstiges Ablieferungshindernis ergebe, der Spediteur den Absender unverzüglich hiervon in Kenntnis zu setzen und dessen Anweisung einzuholen habe.

Das „sonstige Ablieferungshindernis" kann verschiedenartig gestaltet sein, z. B. wenn das Gut von der Zollbehörde nicht über die Grenze gelassen, oder wenn es beschlagnahmt wird oder in-

folge Krieg oder Naturereignissen nicht an den Adressaten befördert werden kann. In allen solchen Fällen hat der Spediteur den Absender unverzüglich, d. h. ohne schuldhaftes Zögern, zu benachrichtigen. Verzögert er die Benachrichtigung, so kann er schadensersatzpflichtig werden.

Das Gesetz hat als zu benachrichtigende Person den Absender genannt. Das ist jedenfalls geschehen, weil er regelmäßig beim Vorliegen eines Ablieferungshindernisses noch die Verfügungsgewalt über das Gut hat. Es muß aber als selbstverständlich angenommen werden, daß die Mitteilung nicht dem Absender, sondern dem Empfänger zu machen ist, wenn die Verfügungsgewalt bereits ausnahmsweise auf diesen übergegangen ist, z. B. wenn nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte und Übergabe des Frachtbriefes an den Empfänger, aber vor Zahlung der Fracht usw. das Gut beschlagnahmt wird. Denn damit hört das Recht des Absenders, Anweisungen zu erteilen, auf; der Spediteur darf ihnen keine Folge leisten.[1])

Erfolgt eine Anweisung von dem Absender bezw. Empfänger nicht oder nicht in entsprechender Frist oder ist die Anweisung nicht ausführbar, so kann der Spediteur u. a., falls das Gut dem Verderben ausgesetzt und Gefahr im Verzug ist, das Gut gemäß § 373, 2—4 verkaufen lassen. Über dieses Recht, das zu einer Pflicht werden kann, gilt das oben zu § 388, 2 Ausgeführte.

Ist der Verkauf erfolgt, so besteht für den Spediteur die Pflicht, den Absender und den — hier auch im Gesetz erwähnten — Empfänger unverzüglich zu benachrichtigen.

§ 17.

Die Pflichten nach Ausstellung eines Ladescheines.

Bisher sind die Pflichten des Frachtführer-Spediteurs im Normalfall behandelt worden, nämlich unter der Voraussetzung, daß kein Ladeschein ausgestellt worden war.

§ 444 bestimmt, daß über die Verpflichtung zur Auslieferung des Gutes von dem Frachtführer ein Ladeschein ausgestellt

[1]) Vers. A. Lehmann-Ring § 437 Nr. 7; and. A. Düringer-Hachenburg Note II, 2; Makower Bd. 3.

werden könne, über dessen Inhalt § 445 eine Anzahl Sollvorschriften gibt. Eine Verpflichtung des Frachtführers besteht also ohne weiteres nicht; der Absender kann die Ausstellung nicht verlangen. Er wird sie aber, wenn er Wert darauf legt, bei Abschluß des Vertrages vereinbaren; außerdem wird eine Weigerung des Frachtführers kaum vorkommen, da ihm durch den Ladeschein keine lästigeren Pflichten auferlegt werden.

Der Zweck des Ladescheins ist ein zweifacher. Zunächst soll er dem Empfänger von vornherein das primäre Verfügungsrecht über das Gut geben; das würde, etwas umständlicher, auch durch entsprechende Vereinbarung zwischen Absender einerseits, Frachtführer und Empfänger andererseits erreicht werden können, vorausgesetzt, daß der Empfänger endgültig bestimmt ist.

Weiter aber soll er, und das ist der Hauptzweck, die Übertragung dinglicher Rechte an dem Gute auf bei Absendung noch unbestimmte Personen ermöglichen.

Der Ladeschein ist also ein Traditionspapier; er verkörpert das Gut. Er ist nach § 363, wenn er an Order lautet, durch Indossament übertragbar. Die Order kann entweder diejenige einer bestimmten Person sein oder sie kann auch unbestimmt lauten; dann ist nach § 445, 4 darunter die Order des Absenders zu verstehen. Da der Ladeschein indossierbar ist, so ist auch ein Blankoindossament zulässig. Außerdem kann in dem Ladeschein auch eine bestimmte Person als endgültiger Empfänger angegeben sein; dann ist er Rektapapier.

Die Ausstellung eines Ladescheins kann außer bei Frachtverkehr auf dem Festlande auch bei Binnenschiffahrtsverkehr erfolgen. Seinem Zwecke entsprechend kommt er bei letzterem häufiger als bei ersterem vor.

Erheblich mehr ist er im Seeverkehr in Anwendung; er ändert hier seinen Namen in Konnossement; denn beim Befrachten eines Schiffes, zumal auf der Rückreise, ist ein Empfänger oft gar nicht vorhanden und wird erst im Laufe der Reise von der Reederei bestimmt. Ähnlich ist es bei der Binnenschiffahrt. Aber auch bei dem Landfrachtverkehr kann die Ausstellung eines Ladescheins erwünscht erscheinen. Ist sie erfolgt und hat der Absender den Schein aus der Hand gegeben, so hört damit das Ver-

fügungsrecht des Absenders auf; es erlischt zwar nicht, aber es ruht zugunsten des Ladescheininhabers. Nur dessen Weisungen hat der Frachtführer-Spediteur zu folgen, auch wenn ein Frachtbrief ausgestellt und darin etwa ein anderer Empfänger genannt ist.

Der legitimierte Ladescheininhaber, d. h. derjenige, an welchen das Gut nach dem Ladeschein abgeliefert werden soll oder auf welchen der Ladeschein, wenn er an Order lautet, durch Indossament übertragen ist, vereinigt in seiner Person die sonstigen Rechte des Absenders und die des Empfängers laut ausdrücklicher Gesetzesvorschrift (§ 447, 2). Der Spediteur muß seinen Weisungen daher auch schon vor Ankunft des Gutes am Bestimmungsort nachkommen und es auf seine Aufforderung hin noch während des Transportes ausliefern. Er kann dann aber vorher Zahlung der vollen Vergütung verlangen und allgemein vor jeder Ablieferung des Gutes die Rückgabe des Ladescheins, auf dem der Empfänger über die Übergabe des Gutes zu quittieren hat.

Weisungen des Absenders darf der Spediteur nach Ausstellung eines Ladescheins keine Folge leisten, es sei denn, daß der Schein noch nicht weitergegeben war oder dem Absender zurückgegeben worden ist, daß der Absender demnach zugleich Empfänger ist. Dann muß der Spediteur, bevor er die Anordnungen befolgt, Auslieferung des Scheins verlangen. Leistet er ohne weiteres den Weisungen Folge, so ist er dem rechtmäßigen Besitzer des Ladescheins für das Gut verhaftet.

Sind mehrere Ladescheine als Duplikate ausgestellt — ein Fall, der im Landfrachtverkehr nur selten vorkommen wird —, so entsteht die Frage, wie sich der Spediteur bei der Ausfolgung des Gutes zu verhalten hat. Im Gesetz ist darüber nichts bestimmt. Düringer-Hachenburg § 448 Note II, 2 und Goldmann IV sind der Ansicht, die Aushändigung dürfe nur gegen Rückgabe sämtlicher Duplikate erfolgen.

Wie bemerkt, entspricht dem Ladeschein im Seerecht das Konnossement. Hierfür bestimmt § 645, daß der Schiffer zur Auslieferung der Ladung an den legitimierten Inhaber auch nur eines Exemplares des Konnossements verpflichtet sei. Es liegt kein Grund vor, aus dem man für den Ladeschein eine abweichende

Regelung annehmen könnte; es ist daher § 645 für analog anwendbar zu erklären.[1])

Etwas anderes ist es, wenn der Absender sein Verfügungsrecht wieder ausüben will. Das kann er nur, wenn der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt wird, also der Zustand, als ob überhaupt kein Ladeschein ausgestellt worden wäre, also nur dann, wenn sämtliche Duplikate dem Spediteur zurückgegeben werden.

---

[1]) Vers. A. Lehmann-Ring § 447, 1.

III. Die Pflichten im Falle des § 413: nur als Frachtführer.

In dem ersten Teil sind die Pflichten des Spediteurs beim Vorliegen des reinen Speditionsvertrages behandelt worden, in dem zweiten Teil diejenigen bei Selbsteintritt, die zugleich die Pflichten eines Spediteurs und Frachtführers umfassen.

Eine dritte, besondere Stellung verleiht § 413 dem Spediteur. Er bestimmt zwei Fälle, bei deren Vorliegen der Spediteur ausschließlich die Pflichten eines Frachtführers hat.

Der erste Fall ist gegeben, wenn der Spediteur sich mit dem Versender über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten geeinigt hat, Spedition mit fixen Spesen genannt. Dann liegt zwar zunächst ein Speditionsvertrag vor; durch die gleichzeitig oder nachher erfolgende Vereinbarung eines bestimmten Satzes der Beförderungskosten wird aber bewirkt, daß die Vorschriften der Spedition überhaupt nicht Platz greifen, sondern von vornherein die Pflichten eines Frachtführers in Anwendung kommen. Sind die Beförderungskosten, zu denen die Kosten der gesamten Transportbesorgung von Übernahme bis zur Ablieferung des Gutes zu verstehen sind, fest bestimmt, so kann der Spediteur Provision nur verlangen, wenn sie besonders vereinbart war.

Der zweite Fall, in dem der Spediteur von Anfang an nur die Pflichten eines Frachtführers hat, ist ein Spezialfall des § 412, des Selbsteintritts: nämlich wenn er die Versendung des Gutes zusammen mit den Gütern anderer Versender auf Grund eines für seine Rechnung über eine Sammelladung geschlossenen Frachtvertrages bewirkt. Er darf diese Beförderungsweise, die sich erheblich billiger als Stückgüterversendung stellt, aber auch langsamer ist, nur wählen, wenn dadurch das Interesse des Versenders nicht

verletzt wird, wenn also die Beförderung nicht eilt. Der Spediteur kann dann ebenfalls keine Provision, aber eine den Umständen nach angemessene Fracht verlangen, die jedoch den für die Beförderung des einzelnen Gutes üblichen Betrag nicht übersteigen darf. Die „angemessene Fracht" entspricht natürlich nicht dem rechnerischen Anteil der betreffenden Güter an der Gesamtfracht; denn dann würde der Spediteur für seine Tätigkeit keine Entschädigung erhalten, sondern sie ist nach dem Verkehrsgebrauch festzusetzen.

Im übrigen finden, wie erwähnt, sofort von der Empfangnahme des Gutes an ausschließlich die in der Hauptsache im zweiten Teil behandelten Pflichten eines Frachtführers Anwendung. Der Spediteur ist bei den beiden Fällen des § 413 also ganz ausgeschaltet.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.